

Projet urbain

ménager les gens, aménager la ville

Sous la direction de

Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann

Gérard Blanc • Henri Botta • Maurice Charrier • Jean-Claude Galléty •
Jean-Louis Masson • Jacques Rey • Michel Roz • Bernard Salignon •
Eduardo Salzano • André Simon • François Tomas • Jean-Yves Toussaint •
Chris Younès • Monique Zimmermann



Architecture + Recherches / Mardaga

Que Sylvie Juliers trouve ici le témoignage
de nos sincères remerciements
pour son travail de relecture.

AVANT-PROPOS

Le projet urbain : sens et significations

Jean Rémy

Dans le cadre de cet ouvrage, le projet urbain est un point de focalisation autour duquel s'entrecroisent divers acteurs qui s'impliquent dans l'évolution d'une ville donnée. Ce point de départ présuppose d'emblée que le lieu est une entité apte à l'auto-développement. Le projet urbain ne se réduit pas à appliquer à un lieu, des principes génériques mis au point par ailleurs. Il doit surgir de la dynamique locale. En corollaire, cela suppose que le pouvoir central doit admettre la diversité des territoires qui le composent.

Le projet urbain est sous-tendu par une intuition d'autoréférence qui a, aujourd'hui, un caractère fédérateur. Pourtant, le terme projet revêt des acceptions diverses. Pour bien comprendre ce processus, il convient de s'interroger sur le statut du terme dans le contexte actuel. Le mot « projet urbain » est plurivoque sans être équivoque. Il a ainsi un statut cognitif et affectif semblable à celui que l'on rencontre souvent dans la vie quotidienne pour des termes mobilisateurs, sous-tendant une quête de sens qui se déroule sur fond d'incertitude. Cette caractéristique, loin d'être négative, rend le terme capable de jouer un rôle de médiation permettant aux acteurs d'inventer dans l'action des formes de consensus et de mises en œuvre pratiques, malgré la diversité de leurs engagements. Les implications réciproques qui en résultent entrent dans un processus d'innovation. Ainsi advient une nouvelle manière de façonner l'avenir de la ville.

Etre plurivoque sans être équivoque ne signifie nullement qu'une élucidation n'est pas nécessaire. Celle-ci ne résulte pas d'abord d'une logique déductive. Elle découle d'un dédoublement réflexif à partir d'expériences partagées par des acteurs malgré les points différents d'insertion. Ainsi en va-t-il pour le concepteur, le politique, l'habitant ou l'utilisateur, le promoteur. Prennent aussi une place dans ce dédoublement réflexif, ceux qui doivent contribuer à façonner l'image de la ville, autant à usage interne qu'à destination de l'extérieur. A cela s'ajoute tout ce qui relève de la gestion et de la mise en place des réseaux socio-techniques.

Un tel ouvrage veut contribuer à cette élucidation, en facilitant les comparaisons utiles au dédoublement réflexif. Cet effort de compréhension s'appuyant sur le

vécu peut être corroboré par des études socio-historiques sur la genèse du terme et de son usage. Il en va de même des transpositions plus ou moins métaphoriques qui peuvent découler de l'usage du terme projet dans les divers milieux professionnels ou sociaux. Ainsi le terme peut être connoté par son usage dans les milieux architecturaux. Par ailleurs, d'autres vont évoquer le projet politique ou même le projet de vie. Ces expériences originaires sont à la fois utiles et dangereuses. Elles sont utiles dans la mesure où elles donnent de la plausibilité à un mode de « faire » qui s'invente. Elles sont dangereuses dans la mesure où elles incitent à réduire ce qui s'invente aux caractéristiques de l'expérience originarie. Si quelques confusions existent au départ, elles doivent progressivement perdre toute pertinence.

Le projet urbain qui réussit, contribue à mettre en place et à consolider un scénario à plusieurs partenaires. Le succès de ce scénario ne découle pas d'un simple volontarisme politique, mais s'appuie sur la concrétisation d'un désir de coexistence. Cela crée une désirabilité qui assure une attractivité accrue au projet, au fur et à mesure de sa mise en œuvre. Ainsi en fut-il déjà des villes nouvelles. La réussite de certaines est due au fait que la demande les a « rattrapées », si l'on peut s'exprimer de la sorte. La proposition originarie avait servi de point de focalisation, car elle avait anticipé une aspiration. La deuxième étape de ce volume aborde la manière dont se constitue un lien entre le projet urbain, la mobilisation des acteurs et les modalités d'action.

Dans ce scénario à multiples partenaires, où chacun intervient avec ses expériences, son savoir et ses exigences, il faut un meneur de jeu. Celui-ci n'est pas nécessairement le même aux différentes étapes du déroulement du projet. Il serait intéressant de regarder dans quel cas et de quelle manière le politique est le meneur du jeu. Il importe de poser un ensemble de questions dont les réponses ne sont pas données à l'avance et ne découlent pas d'une simple déduction à partir de principes juridico-politiques. Ainsi on ne peut éviter de s'interroger sur les échanges inégaux, sur les conflits d'intérêt, sur le pouvoir, considéré comme ayant la propriété de faire partager ses préférences. Il s'agit d'abord de constater l'inéluctable présence de ces diverses dimensions de la vie sociale. Cela permet de comprendre la manière dont ils sont dépassés quand ils deviennent un ressort pour faire émerger la ville. L'inégalité est un fait, l'égalité est une visée. L'inégalité de départ peut servir de levier pour une dynamique de la transformation. Il est tout à fait stérile d'éluder le problème. Le regarder de face peut être une manière de modifier le handicap en une ressource transformatrice. En suivant les injonctions des idéologies politiques, on risque de multiplier les points aveugles, alors qu'il s'agit d'ouvrir les perspectives, pour profiter davantage des comparaisons d'expériences.

Une interrogation particulièrement fructueuse porte sur le rôle du concepteur. Comment ce dernier peut-il s'impliquer dans un scénario à plusieurs partenaires? Apporte-t-il une matrice de questions qui permet d'élaborer de façon plus systématique un problème et ses modes de solution? Permet-il de trouver le consensus sur des principes de composition?

Par ailleurs, le terme «concepteur» voit s'élargir ses usages. Surtout dans le mode anglo-saxon, il est de moins en moins associé à une profession, telle celle d'architecte. La conception peut être l'apanage de tout acteur qui a une capacité de faire des propositions en coordonnant les apports de chacun. L'ensemble du jeu entre les rôles est encore transformé dans la mesure où l'habitant, l'usager, le citoyen adoptent l'attitude de profiter de la compétence des autres pour les mettre au service de l'élaboration de sa «demande».

Le terme «demande» est d'ailleurs lui-même sujet à une multiplicité d'interprétations. A un certain niveau, on peut la considérer comme un «déjà là - bien explicité». Ce peut être le cas, lorsqu'on réagit à un manque de parking, au pied d'un immeuble. Certains niveaux de concrétisation de la demande sont soumis à des références collectives et donc à des modes qui fluctuent selon des rythmes différents et qui affectent d'une manière ou d'une autre tous les milieux sociaux, y compris les intellectuels. Faire émerger des niveaux en profondeur suppose une interférence complexe entre des acteurs individuels et des enjeux collectifs. Un dévoilement progressif permet un décryptage où la guidance d'un regard philosophique peut être un élément de cristallisation. Les réactions sont toujours semi-aléatoires dans des situations à structuration souple. Elles ne s'inscrivent jamais dans un processus temporel contraint par une nécessité logique. Certes n'importe quoi n'est pas possible mais les bifurcations sont multiples.

Comment réconcilier la forme et le processus est une question importante. La forme est donnée alors comme principe générateur de mise en ordre sur des temporalités plus ou moins longues, tandis que le processus permet de prendre en compte l'imprévu et la fluctuation des points d'équilibre. L'articulation des deux est à la base de la création du sens et de l'invention permanente de solutions.

Les remous obligent à la redéfinition des rôles. Ils sont d'autant plus forts que le projet — comme c'est souvent le cas — répond à un problème de dysfonctionnement ou de changement d'échelle. Ces problèmes exigent la mise au point d'une procédure coordinatrice. Nous sommes probablement assez loin dans notre réflexion comparative pour nous interroger sur de nouveaux outils de mise en coordination et de mise en convergence en urbanisme, voire en aménagement du territoire. Un bon nombre d'outils que nous utilisons ont été inventés dans les années 1950-1960, et ont servi de base aux mises à jour successives. Le présent ouvrage peut contribuer de façon modeste à un tel propos visant à renouveler les procédures.

Pour ce faire, une comparaison internationale pourrait permettre une décentration utile à la compréhension de la spécificité française. Cela prendrait tout son sens s'il en résultait un jeu de regards croisés.

Cet ouvrage présente les expériences et réflexions françaises. Ceci peut être intéressant au niveau international, dans la mesure où du côté français, il y a une effervescence et une imagination institutionnelles qu'il est utile de faire connaître à l'étranger. Le nombre de sigles et abréviations est révélateur de cette prolifération. Pour rendre le texte plus accessible à un public international, une liste de ces abrégés

viations sera donnée en annexe. Par ailleurs, il serait bénéfique qu'une présentation de problèmes analogues soit faite pour d'autres pays, particulièrement pour des pays qui ont une culture de la négociation. Le croisement des deux formes d'expérience pourrait permettre une hybridation. Dans ce type d'inter-stimulation, il ne s'agit pas de copier ce qui se passe ailleurs, mais d'être capable de transposer en fonction du génie du lieu.

Le projet urbain est une médiation apte à faire émerger une forme de vie collective dans la mesure où elle articule une représentation mentale, à une appropriation signifiante du monde matériel. Il suppose que cet enjeu matériel aboutisse à une mise en relation contrainte de paroles multiples qui sont chacune chargées d'ambiguïté. La convergence s'élabore sur un fond partiellement non conscient. Des passerelles se créent ainsi entre des univers de sens différents. A partir de là, peut se façonner en commun un bien public. Celui-ci n'est pas un « déjà là » à imposer, puisqu'il est en constitution. Entrant dans cette « poësis » le projet urbain prend alors un sens fort en termes de dynamique et de structuration sociale.

INTRODUCTION

Mode d'emploi, mode de lecture...

Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann

L'idée de cet ouvrage nous est venue en observant le succès fulgurant du vocable «projet urbain», cela tout à la fois auprès des professionnels de l'aménagement, au sein des personnels des administrations en charge du territoire et au sein des écoles, parmi les universitaires chargés d'instruire le monde en matière de connaissance des théories et des pratiques de l'aménagement. Il s'agissait pour éprouver ce succès — presque équivalent à celui, connu en son temps, par le mot urbanisme — d'y chercher quelques ressorts et un peu de sens, de rassembler, en un lieu, différents témoins, capables de faire valoir les diverses facettes de cette exceptionnelle réussite.

Les auteurs, ici rassemblés, appartenant à différents milieux professionnels, s'étaient rencontrés, pour certains, autour de projets d'aménagement et, pour tous, autour de projets pédagogiques relatifs à l'enseignement de l'urbanisme — en formation continue et au sein de différentes écoles et formations universitaires¹. Ces auteurs, s'ils ne représentent qu'eux-mêmes — ils ne sont pas ici porte-parole — sont issus des milieux de l'urbanisme, de l'architecture, du marketing, de l'Administration, de l'Université — de différentes disciplines, Génie Mécanique et Génie Civil, Urbanisme et Aménagement, Sociologie urbaine, Philosophie — et, enfin, du milieu politique.

L'idée étant posée — réfléchir à nos pratiques à partir de notre manière de les référer au «projet urbain» — nous avons tous acquis la conviction qu'il convenait d'élargir le cercle et, au-delà du travail d'écriture, de réfléchir à haute voix en sollicitant quelques experts. Ainsi, la décision a été prise d'organiser un séminaire de travail qui servirait d'instance critique aux écrits, tout en produisant une réflexion collective; réflexion dont nous imaginions déjà qu'elle pourrait constituer l'essentiel de la conclusion du présent ouvrage.

Ce séminaire a donc été organisé le 29 janvier 1998. Il a réuni, outre les auteurs, des experts et personnalités extérieures venus de différents horizons. A l'image des auteurs, ces derniers ont été choisis dans des secteurs très divers : services

techniques urbains, universitaires, éditeur et rédacteur de revue spécialisée, représentant d'associations².

Riches de ce panel de personnalités, nous avons pris le parti de demander à chacun de ces intervenants extérieurs — non auteurs donc — de bien vouloir rapporter sur une ou deux des contributions formant les différents chapitres de l'ouvrage. Chaque rapporteur avait à charge de produire un point de vue critique sur le contenu de la contribution et d'évoquer les questions que ces contributions pouvaient susciter et qui pouvaient être discutées. Il était demandé aux auteurs de bien vouloir ne pas défendre leur texte, mais plutôt de participer à l'enrichissement du débat... Les rapports, conversations, débats et disputes ont été enregistrés puis décryptés³. C'est ainsi que dans sa version définitive, cet ouvrage se présente en six parties.

Les cinq premières fédèrent entre deux et trois contributions. Elles ont été constituées à l'initiative des responsables de cette publication et après la tenue du séminaire.

Ces cinq parties permettent de donner des éclairages différents sur le concept de projet urbain. Ainsi, seront successivement abordés :

- l'histoire du concept et tout ou partie de son itinéraire géographique ;
- les regards de deux catégories d'acteurs — traditionnellement reconnus comme les *Acteurs* de l'aménagement — l'architecte et le prince, ici l'urbaniste et le Maire d'une commune, à propos de deux Grands Projets Urbains, l'un à Grigny en banlieue parisienne, l'autre à Vaulx-en-Velin, dans l'agglomération lyonnaise ;
- des réflexions autour des contraintes majeures de l'aménagement, à savoir les réseaux et l'économie ; réflexions explorant les capacités de souplesse de ces contraintes réputées généralement rigides et très structurantes ;
- l'observation du projet comme jeu et stratégie d'acteurs ;
- les modalités d'action du projet urbain relativement aux finalités sociales et politiques de l'aménagement.

Chacune de ces parties fait l'objet d'une introduction qui présente, généralement à partir des rapports des intervenants, le contenu des chapitres et les principales remarques qui ont suscité les discussions.

La sixième partie est une manière de synthèse du débat. Il n'était pas possible d'utiliser l'ensemble du texte décrypté à la manière d'actes. La place était ici insuffisante. Cette matière, extrêmement riche, a été réutilisée en privilégiant quelques points d'entrée, en reprenant sous forme d'un glossaire commenté, les principaux concepts que le projet urbain semble particulièrement agréger⁴ et qui le constituent ainsi en une sorte de méta-concept...

Cette production, ainsi proposée, privilégie l'hétérogénéité des points de vue : c'est quasiment un parti pris. Ceci se traduit aussi dans le « style » des auteurs, dans l'autonomie de propos, dans les commentaires qui font office d'introduction

à chacune des parties. Ces introductions sont traitées sciemment dans leur hétérogénéité et en utilisant l'aspect «oralisé» des textes produits par le décryptage, en recourant à une mise en forme minimum, visant à trahir le moins possible les discours tenus... Evidemment, cela ne saurait occulter les choix qu'ont faits les deux rédacteurs qui se sont efforcés d'être justes. Mais, comme chacun le sait, l'enfer est pavé de toutes les bonnes intentions et la bonne foi ne garantit de rien !

C'est à chaque lecteur qu'il appartient de faire *la* synthèse. Il sera aidé en cela par les introductions et la restitution du débat qui forme la dernière partie. Nous proposons ici une diversité d'informations, une pluralité de points de vue, des questions et des niveaux de questionnement très différents. Ce n'est pas un discours clos, mais une ouverture sur l'ampleur et l'étendue des problèmes de l'aménagement contemporain.

Par cette confiance accordée à celui qui lit, nous respectons la parole de Pierre Francastel (1983, p. 102) :

«[...] On n'entre dans l'étendue que guidé par un savoir et des intentions.»

NOTES

¹ Cycle de formation auprès de l'Institut National du Génie Urbain à Lyon, certificat au sein de l'école d'architecture de Saint-Etienne, option professionnalisante en fin de formation des élèves ingénieurs en Génie Civil et Urbanisme au sein de l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, au sein d'associations de réflexion sur les enseignements des Sciences de l'Homme et de la Société dans les écoles d'architecture et les écoles d'ingénieurs.

² On en retrouvera la liste en fin d'ouvrage à la rubrique « liste des auteurs et intervenants ».

³ Par les soins des étudiants de l'option aménagement urbain du département Génie Civil et Urbanisme de l'INSA (promotion 1997-1998).

⁴ Mobilité, centralité, mixité, forme et trace, demande et projet urbain, chacun de ces concepts en agrégeant d'autres.

L'INVENTION DU PROJET URBAIN

Ce chapitre est organisé autour de deux textes qui, chacun à leur manière, font le point sur les origines des pratiques d'aménagement se référant explicitement au projet urbain.

*
* *

François Tomas note l'apparition d'un certain nombre de concepts qui traduisent de nouvelles pratiques professionnelles. Son article permet de replacer l'émergence de la notion de projet urbain dans cette évolution ainsi que la manière dont cette notion tend, aujourd'hui, à remplacer toutes les autres. A partir de l'histoire des mots, F. Tomas reconstitue l'histoire des pratiques d'aménagement de ces soixante dernières années.

Le débat suscité par cette réflexion a porté sur le rôle des architectes dans l'invention du projet urbain :

— S'agissait-il, pour les architectes, de contrer l'urbanisme fonctionnaliste ?

Bien qu'inspiré par la Charte d'Athènes — c'est-à-dire par des architectes — l'urbanisme fonctionnaliste a surtout été porté par le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ces derniers, le traduisant radicalement, ont transformé l'urbanisme moderne en urbanisme réglementaire, réduisant ainsi à des normes et à des lois (au sens du droit) quelque chose qui était beaucoup plus complexe.

— Ne s'agissait-il pas, alors, pour les architectes dépossédés de la maîtrise de l'urbanisme, de remettre en discussion le concept de projet ?

L'éclairage d'un auteur comme Jean-Pierre Boutinet (1993) pourrait aider à comprendre en quoi le projet, comme concept, n'est plus, depuis bien longtemps, un concept propre aux architectes. Il s'est disséminé à tous les étages de la société — du projet professionnel, en passant par le projet pédagogique, ou le projet d'insertion, etc., aucune action n'échappe au projet.

*
* *

Sous un autre angle, Jacques Rey interroge le projet urbain en tant que praticien. Il cherche, par l'histoire, à fonder sa pratique d'urbaniste. Ce texte a presque valeur programmatique et engage à la construction d'un véritable référent normatif à la pratique de l'urbanisme.

Cette position de Jacques Rey a provoqué un ensemble de remarques :

— Le projet urbain serait l'intervention sur la ville en crise, non pas sur sa totalité, mais sur ses fragments.

— Dans cet esprit, le projet urbain pourrait se définir comme l'ensemble des rapports entre le fragment et l'ensemble.

— Ces rapports sont nécessairement dialectiques puisque toute intervention sur le fragment modifie l'ensemble, alors même que la vision d'ensemble donne une cohérence aux fragments.

Le référent normatif à la pratique de l'urbanisme ici proposé repose sur une critique radicale des modes d'organisation de l'espace au XX^e siècle. Ne peut-on pas considérer aussi le XX^e comme une période de renaissance ?

— En effet, c'est une période de grands bouleversements des modes de faire et de représentation de l'espace.

— Aujourd'hui, on peut imaginer que l'on va passer de la géométrie classique, qui est une façon simple de travailler l'espace, à une géométrie beaucoup plus complexe qui pourrait se rapprocher des fractales et mettre en œuvre des outils capables d'œuvrer à des niveaux de très grande complexité.

— On peut encore aller plus loin, dans la mesure où ces nouvelles géométries, mettant constamment en relation et surtout en interaction le fragment et l'ensemble, peuvent autoriser la prise en compte de la réversibilité, des flash-back, c'est-à-dire inventer une forme de navigation dans le temps et l'espace.

*
* *

Texte mis en forme par Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann d'après les rapports de Daniel Pinson et Dominique Dherville.

VERS UNE NOUVELLE CULTURE DE L'AMENAGEMENT DES VILLES

François Tomas

*Que sont donc des villes, construites
sans la sagesse du peuple ?*
Bertold Brecht

Tous les observateurs s'accordent pour admettre que cette deuxième moitié du XX^e siècle a été marquée par des transformations majeures tant dans le rythme que dans les formes de l'urbanisation. Nombreux sont d'ailleurs ceux qui assimilent ces transformations à une mutation qui aurait mis fin au cycle de la ville industrielle. Nous vivrions en quelque sorte une période de transition, à l'aube d'un nouveau cycle dont certains nous dessinent déjà les contours.

Il y a en revanche différence d'appréciation sur les caractéristiques de cette mutation. Notre société serait « post-industrielle » mais les villes industrielles se multiplient dans les pays qualifiés naguère de sous-développés. La fin du deuxième millénaire se caractérise-t-elle par « la fin des villes », par leur dissolution dans l'espace rural (la « révolution rurale » et la « contre-urbanisation », la « sub-urbanisation » et la « péri-urbanisation ») ou par une urbanisation généralisée ? Par la postmodernité ou par la surmodernité ? Les uns mettront l'accent sur les métropoles et les mégapoles, voire les métapoles qui les englobent et les dépassent, les autres feront valoir que le nombre des petites villes explose et que les villes moyennes sont parfois, pour ne pas dire souvent, les plus dynamiques. De manière récurrente, certains proclament la mort des centre-villes alors que d'autres relèvent leur revalorisation et leur regain de vitalité. Les villes sont-elles malades de leurs banlieues ou les banlieues (d'autres, toutes proches et si différentes) préfigurent-elles l'avenir des villes ? Ici ce sont les friches, industrielles ou urbaines, que l'on met en évidence, là le processus de technopolisation, etc.

De fait, s'il y a divergence, c'est plus dans la priorité des approches des spécialistes que dans la réalité car le bouillonnement urbain, pour être général, n'en présente pas moins des caractéristiques qui sont à la fois multiples, diverses et constamment mouvantes.

Si l'on s'en tient à l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme, on pourrait en dire de même, à cette différence près que les modalités de la rupture semblent s'y être concentrées sur moins d'une décennie entre la première moitié des années 1960 et celle des années 1970. Certes, au tout début des années 1970, toutes les grandes villes françaises étaient en train de préparer, en application de la loi d'orientation foncière du 31/12/1967, leur schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Comme ce dernier définissait les objectifs de la politique urbaine et préparait les conditions de sa mise en œuvre jusqu'en l'an 2000, suivant les principes de l'urbanisme fonctionnaliste, on pouvait penser que la modernité allait s'imposer durablement. En fait, on se trouvait déjà, sans trop s'en rendre encore compte, en pleine période de mutation.

De diverses villes du monde occidental provenaient des signes qui montraient que le doute gagnait et que d'autres voies étaient possibles. On sait que, dans une boutade célèbre, Charles Jencks avait pu prétendre que l'architecture moderne (tout comme l'urbanisme fonctionnaliste dont il était en quelque sorte consubstantiel) était morte avec l'implosion en 1972 des tours et des barres de Pruitt-Igoe à Saint-Louis (Etats-Unis). Quelques années auparavant, les responsables politiques de la ville italienne de Bologne avaient décidé de rompre avec la planification fonctionnaliste pour s'engager dans une revalorisation de la ville ancienne qui, contrairement aux secteurs sauvegardés de la loi Malraux de 1962, prenne en compte la dimension sociale. Les répercussions devaient en être considérables en Europe, même s'il a fallu attendre le début des années 1970 pour que d'autres responsables politiques s'en inspirent vraiment.

Mais, plutôt que d'aligner les faits et les dates qui jalonnent les étapes de cette mutation, de la reconversion de l'usine Ghirardelli à San Francisco au tout début des années 1960 (peut-être la première reprise d'une friche industrielle qui ait conservé l'architecture ancienne dans une stratégie explicite de l'image) à la Biennale de Venise en 1980 (*Présence de l'histoire, l'après-modernisme*) en passant par la publication, en 1972, du célèbre rapport du Club de Rome, *The Limits of the growth*, je rappellerais plutôt combien la conception même de l'aménagement des villes a évolué.

Cette remise en cause n'a pas pour autant remplacé un urbanisme par un autre. Simplement, elle a battu en brèche le mythe de la scientificité et de l'objectivité du fonctionnalisme; elle a montré le caractère réducteur de sa prétention globalisante voire totalitaire, tout en ouvrant la voie à une approche plurielle et complexe de l'aménagement des villes. Nous vivons dans une société qui, depuis quarante ans, a contesté et requestionné la plupart des concepts qui établissent les relations que l'homme peut avoir avec le monde qui l'entoure. Avec des priorités diverses et des rapports de force différents entre les acteurs urbains, l'aménagement des villes dépend autant de la culture que de la technique et l'architecture devient indissocia-

ble de l'urbanisme en un questionnement qui ne cesse d'évoluer avec le temps. On comprend dans ces conditions que les concepts utilisés aient non seulement été presque entièrement renouvelés mais qu'ils restent en évolution permanente.

Si je rappelle longuement ce contexte, c'est pour manifester clairement dès le départ que l'apparition du concept de projet urbain, comme une sorte d'alternative à un urbanisme fonctionnaliste déconsidéré par la « crise urbaine »¹, ne constitue pas un phénomène isolé. Elle participe d'un fantastique processus de retournement des idées qui, depuis trois décennies, a complètement renouvelé les concepts utilisés dans l'aménagement des villes.

Pour le dire autrement, nous avons affaire à une mutation culturelle qui a complètement modifié le rapport à l'espace dominant en France comme dans le reste du monde occidental et, par là-même, les conceptions en matière d'aménagement urbain. Cela s'est traduit par l'apparition de notions nouvelles avec, à côté de celle de projet urbain, mais en étroite interrelation, celles de friche industrielle ou urbaine, d'urbanité, d'archéologie industrielle, de patrimoine², etc. Mais c'est également le cas avec d'autres concepts plus anciens dont le signifié a été fortement modifié³; il en va ainsi de l'architecture ou de l'urbanisme⁴.

DE L'ARCHITECTURE AUX ARCHITECTURES

Depuis l'Antiquité, l'architecture est « l'art de bâtir »⁵. Dans la lignée de John Ruskin, Colin Rowe ne prétendait-il d'ailleurs pas que l'architecture était au bâti ce que la littérature était au langage ! Mais les dernières décennies ont reconnu la valeur artistique de constructions domestiques dont beaucoup avaient été ravalées au long des années 1950 et 1960 au rang de taudis.

Dès lors, il a fallu admettre que le bâti aussi pouvait relever de l'art et donc de l'architecture. Pour distinguer le bâti considéré comme banal, sans intérêt, de celui auquel certains acteurs urbains reconnaissent du sens et de la valeur, on s'est mis à qualifier l'architecture. Comme avec réticence tout d'abord puisque c'est sous le qualificatif de « mineurs » que G. Giovannoni (1931) distingue certains bâtiments privés construits sans l'intervention d'un architecte. Puis, à partir du moment où l'on a accordé une valeur patrimoniale à des constructions spécifiques d'un lieu, c'est-à-dire vernaculaires (c'est dès 1956 qu'est fondé en Angleterre le *Vernacular Architectural Group*, mais ce n'est qu'à la fin des années 1970 que l'on reconnaît par exemple en France l'architecture des immeubles de canuts dans le quartier de La Croix-Rousse à Lyon ou celle des immeubles de passementiers dans le quartier du Crêt-de-Roc à Saint-Etienne), il a bien fallu se résoudre à accoler un adjectif à cette autre architecture produite par des hommes de l'art et c'est celui de « savante » qui s'est imposé (A. Hublin, 1992).

Il faut d'ailleurs croire que le procédé a plu puisque depuis lors, la liste des adjectifs s'est allongée. Aux architectures savante et vernaculaire se sont, en effet, ajoutées les architectures populaire, traditionnelle, régionale, rurale, industrielle, high

tech, voire éphémère — quand il s'agit des halls commerciaux bariolés qui prolifèrent en périphérie urbaine, etc. — et, plus récemment, climatique ou durable.

A cette extension et à cette diversification du signifié s'ajoute la confusion dans le temps et dans l'espace des types et des styles architecturaux. Aujourd'hui, un riche habitant de la ville de Mexico peut choisir un duplex dans un immeuble de grande hauteur (IGH) *high tech* de Polanco, un pastiche en forme de fantaisie (du néo-colonial à l'art nouveau à la manière de Guimard) dans les Lomas, ou les deux à la fois. Les styles ne se succèdent plus. Ils se juxtaposent dans une tentative d'affirmer la personnalité de chacun. La démarche n'est certes pas nouvelle. Un des héros les plus célèbres de Carlos Fuentes, l'ex-révolutionnaire et nouveau riche Artemio Cruz, s'était déjà installé dans une casona néo-coloniale de Coyoacán alors que sa femme avait préféré une maison moderne à la mode dans les Lomas (C. Fuentes, 1962). Ce qui est nouveau c'est, malgré les tentatives d'homogénéisation des aménageurs, la prolifération simultanée et juxtaposée des styles les plus divers qui transforment la ville en un vaste « collage » en expansion.

DE L'URBANISME A... L'URBANISME

Si le concept d'architecture s'est enrichi, celui d'urbanisme a été complètement transformé, presque retourné, comme un gant. On sait que, si le mot n'est apparu pour la première fois qu'en 1910 sous la plume de Paul Clerget⁶, le concept remonte au moins à 1867 lorsque Ildefonso Cerdá s'est attaché à le définir. Le fondement de sa théorie relevait d'une conviction : la généralité des villes. Si différentes soient-elles, nous dit-il, elles présentent toutes les mêmes caractéristiques.

« On peut aujourd'hui appliquer aux villes l'ancien adage *ab una disce omnes* : il suffit d'en connaître une seule pour tout savoir des autres, au moins en ce qui concerne leurs éléments constitutifs et formels. » (I. Cerdá, 1867, p. 183)

Ildefonso Cerdá (1867) veut nous apprendre à connaître ces « éléments constitutifs et formels » pour identifier les défauts et les corriger dans le sens de l'intérêt général. S'il est nécessaire de créer une science de la ville, c'est pour que cette dernière soit plus accueillante pour tous. Ildefonso Cerdá savait, certes, fort bien que l'aménagement des villes était aussi ancien que les villes elles-mêmes mais il le considérait comme un aménagement contingent, lié aux rites religieux et à l'art urbain qui, même lorsqu'ils étaient explicites, n'était jamais occupé à résoudre les questions de l'intérêt général.

Créer une science de la ville pour l'améliorer constitue donc bien une idée qui n'avait jusqu'alors jamais été exprimée et Ildefonso Cerdá en était intimement convaincu.

« Je vais initier le lecteur à l'étude d'une matière complètement neuve, intacte, vierge. Comme tout était nouveau, il m'a fallu chercher et inventer des mots nouveaux pour exprimer des idées nouvelles, dont l'explication ne se trouvait dans aucun lexique.

Placé devant l'alternative d'inventer un mot ou de cesser d'écrire, j'ai préféré inventer et écrire plutôt que de me taire.» (*Ibid.*, p. 81)

Mais Ildefonso Cerdá était un piètre linguiste et, si le choix du radical *urbs* pour créer le néologisme qui devait désigner cette science nouvelle semble heureux, il n'en va malheureusement pas de même avec le suffixe. Le terme «urbanisation» s'est certes imposé, mais pour exprimer le processus de développement des villes et ce n'est qu'en 1910 qu'apparut un mot sémantiquement moins contestable, celui d'urbanisme. En fait, si le signifié était très clairement, pour des spécialistes, militants de la modernité, comme Ildefonso Cerdá ou Le Corbusier, celui d'une science de la ville, il se produisit très vite dans l'opinion une dérive sémantique qui aurait peut-être été évitée avec un signifiant plus précis : urbanologie par exemple. Mais en ce début du XX^e siècle où la réflexion sur l'aménagement des villes prenait tant de chemins divers, c'est peut-être justement l'ambiguïté du suffixe en *-isme* qui en a assuré le succès. Gaston Bardet, qui n'appréciait guère Le Corbusier, en faisait à la fois une science et un art, tantôt une «simple discipline d'aménagement des cités» tantôt un «Orbanisme» (G. Bardet, 1963)⁷!

Dès lors, on ne s'étonnera pas de voir des historiens analyser l'urbanisme de l'Antiquité, du Moyen-Age ou de la Renaissance, ce qui contraignit les tenants de la modernité à qualifier leur urbanisme de scientifique ou, mieux encore, de fonctionnaliste pour éviter tout risque de confusion. Malgré cette dérive sémantique, il faut croire que le concept élaboré par Ildefonso Cerdá et développé pendant plus d'un siècle par des générations d'architectes et d'aménageurs imprégnait encore fortement le terme «urbanisme» puisque, vers la fin des années 1970, certains auteurs hostiles à l'urbanisme fonctionnaliste proposèrent de renoncer au mot lui-même pour lui substituer celui de projet urbain. Les rédacteurs de la Déclaration de Bruxelles vont d'ailleurs jusqu'à accuser cet urbanisme d'avoir détruit la ville européenne ce qui justifie le titre de leur texte : *La reconstruction de la ville européenne*⁸.

En fait, lorsque cette Déclaration est rédigée, nous sommes en 1978 et la cause est déjà entendue. Que ce soit pour s'adapter à la crise économique et au début de crise sociale qui accompagne la montée du chômage ou pour répondre à la mutation culturelle de la société, l'urbanisme est largement déconsidéré par les pratiques des décennies antérieures. N'est-ce pas la propre Communauté Economique Européenne (CEE), contre laquelle avait d'abord été rédigée la *Déclaration de Bruxelles*, qui en invite les auteurs à Strasbourg dès 1981 pour un colloque à la gloire de la post-modernité!

Dans un manuel publié en 1989, réédité en 1993, Jean Pelletier et Charles Delfante évoquent encore l'urbanisme comme «science (?) de l'organisation de la cité» tout en accolant un (?) après le mot «science»⁹. Mais, et c'est peut-être le paradoxe de cette fin de siècle, si le terme «urbanisme» continue plus que jamais à être d'usage courant, plus personne ne croit qu'il puisse s'agir d'une science. Dès lors, comment s'étonner de la diversité des définitions données par les dictionnaires et des auteurs qui peuvent insister sur les dimensions tantôt artistique, tantôt technique, tantôt administrative et juridique, tantôt économique et

sociale d'une discipline qui relève autant aujourd'hui des sciences humaines et sociales que de celles de l'ingénieur¹⁰ ?

PROJET URBAIN ET PROJET DE VILLE

Si le mot urbanisme reste donc d'usage fort général et ambigu, c'est celui de projet urbain que bien des aménageurs lui ont préféré à partir de la fin des années 1970 pour exprimer une pratique présentée comme une alternative à l'urbanisme fonctionnaliste de naguère. Ce qui est clair, c'est que le terme vient assez tardivement désigner un ensemble de réflexions et d'expériences dont les plus déterminantes doivent être attribuées aux architectes et aux historiens de l'architecture italiens (Aymonimo, Aldo Rossi, Leonardo Benevolo, etc.). On sait que cela contribua à remettre en cause, à partir de 1965, la politique d'aménagement urbain de Bologne au point d'en faire un modèle dont la notoriété fut considérable tout au long des années 70. Mais si les Italiens, tout particulièrement les architectes, furent pionniers, c'est aux urbanistes français que l'on doit d'avoir proposé le terme qui allait s'imposer dans l'ensemble des langues latines¹¹. C'est d'ailleurs parce qu'il était en quelque sorte attendu que son succès et sa diffusion furent si rapides. Mais comme il ne s'agit pas d'un néologisme proposé par un auteur qui nous ait donné dès le départ une définition et un mode d'emploi, le signifié en est toujours resté assez flou, même s'il était clair chez tous ceux qui l'employaient qu'il exprimait des pratiques d'aménagement opposées à celles de l'urbanisme fonctionnaliste.

Le projet urbain s'est, en effet, d'abord voulu le produit d'un choix politique et non plus celui d'un modèle pseudo-scientifique. Par là-même, il reconnaissait, du moins jusqu'au début des années 1980, sa relativité dans le temps et dans l'espace tout en s'inscrivant dans la longue histoire de villes dont si peu avaient été conçues par des architectes ou des ingénieurs. N'étant plus réservé à une corporation de spécialistes, le projet urbain supposait donc la participation active de tous les acteurs urbains, y compris les habitants, non pas seulement pour les informer au terme des études mais dans l'élaboration même du projet d'aménagement. Pour le dire autrement, le projet urbain — et il s'agissait là de l'innovation première — s'est présenté comme une méthode d'élaboration plus que comme une conception nouvelle de la ville. Il n'empêche que, dans la pratique qui avait précédé tout effort de conceptualisation, il apparut très vite que c'était par opposition aux principes de la Charte d'Athènes et en se replaçant dans la continuité d'une histoire que s'affirmaient un certain nombre de caractéristiques.

Ces dernières sont directement perceptibles dans l'opération dite de l'Alma-Gare à Roubaix, dans le Nord de la France¹². Il s'agissait, au début des années 1970, d'un quartier populaire mis en place, en relation avec la révolution industrielle du XIX^e siècle, pour abriter des familles ouvrières dans ce que l'on a appelé des « courées » : ensemble de logements sommaires alignés autour d'une cour qui donne sur la rue par un accès unique. Avec le temps, ce quartier avait perdu une partie de sa fonction initiale et le bâti mal entretenu s'était dégradé ; mais l'expansion

sion urbaine lui avait donné une position centrale fort attrayante. Pour reprendre une expression que l'on trouvait dans certains rapports d'urbanisme de la fin des années 1960 ou du début des années 1970, on avait affaire à un cas typique de dissociation entre la valeur du sol (élevée) et l'usage qui en était fait (un habitat populaire dégradé). Comme dans tant d'autres cas semblables, les pouvoirs publics envisagèrent d'y réaliser une opération de rénovation en détruisant les « courées » pour les remplacer par des immeubles modernes. Cette mutation formelle devait, bien entendu, s'accompagner d'une mutation fonctionnelle et sociale avec d'une part des bureaux et d'autre part des résidences pour classes moyennes ou aisées. Quant aux familles pauvres qui vivaient dans les « courées » taudifiées, leur place était prévue dans les cités d'habitat social (HLM bas de gamme ou HLM ordinaires) qui proliféraient aux périphéries des villes.

Mais dans le cas de Roubaix, les habitants de l'Alma-Gare s'organisèrent et parvinrent à convaincre la municipalité de gauche de reprendre le projet en les intégrant dans son élaboration. Dès lors, ce dernier devait changer complètement à la fois de nature et de forme. Abandonnant les principes de la *tabula rasa* et du zonage, les architectes furent chargés de poursuivre l'histoire urbaine en concevant une nouvelle « courée » qui ne soit plus synonyme de ségrégation mais d'intégration socio-spatiale.

A la même époque et de manière symptomatiquement parallèle, les habitants des quartiers populaires qui entourent le centre historique de Mexico s'engageaient dans le même type de combat pour éviter d'être expulsés. Mais comme ils ne purent convaincre les pouvoirs publics, c'est en collaboration avec des architectes (enseignants et étudiants du *taller autogobierno* de l'UNAM) et avec des artistes (le groupe Arte-Acá) que ceux de la *colonia* Tepito présentèrent un projet de réhabilitation à la fois de l'ensemble du quartier et du type d'habitat qui le constituait, assez proche de la courée, la *vecindad*. Ce projet fut honoré d'un premier prix au Congrès d'Architecture de Varsovie en 1981 et il inspira la restructuration non seulement de Tepito mais aussi des *colonias* voisines (La Guerrero, Morelos, La Merced) lorsque, après le séisme du 19 septembre 1985, le gouvernement abandonna son rêve d'une rénovation-bulldozer (F. Tomas, 1995).

Dans ces deux exemples, reconnus dans leurs pays respectifs pour leur valeur emblématique, on retiendra ici que les projets s'inscrivent dans une histoire et qu'ils prennent en compte l'identité d'un lieu et d'une société, même si cette identité a été complètement réinterprétée. Il est évident, en effet, que la « courée » tout comme la *vecindad* ont été en leur temps des formes d'habitat ségréguées et imposées aux familles pauvres. Mais en raison de leur situation actuelle dans la ville et après leur revalorisation architecturale et culturelle, elles apportent au contraire aux familles qui y ont été maintenues ce droit à la ville auquel elles aspirent désormais.

Si dans les cas de l'Alma-Gare et de Tepito, c'est d'abord de l'habitat social dont il fut question, dans nombre d'opérations engagées, surtout à partir du début des années 1980, on se préoccupa plutôt de la qualité et de l'usage des espaces publics, de tout ce qui contribue en fait à l'urbanité, du moins au sens où on l'en-

tend aujourd'hui¹³. Cela avait certes commencé en France dès 1978 dans le cadre de certaines Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), en particulier dans un certain nombre de quartiers populaires de Saint-Etienne comme Le Peuple, Le Soleil ou Le Crêt de Roc; mais l'essor se produisit surtout à partir de 1983 avec les multiples opérations dites « Banlieues 89 » lancées par les architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart grâce à l'appui du Président de la République, François Mitterrand.

C'est à Barcelone lorsque, après le retour de la démocratie, la nouvelle municipalité de gauche, avec un maire socialiste, confia la direction de l'urbanisme à l'architecte, que le traitement des espaces publics fut systématiquement considéré comme la clef de voûte de tout projet urbain. Pour O. Bohigas, la ville ne devait plus être considérée comme une totalité mais comme un ensemble de fragments ayant chacun une personnalité dont l'expression devait être donnée par la qualité des espaces publics. Il lança donc, à partir des analyses menées au sein de l'Ecole d'Architecture dont il avait assuré la direction, « cent projets » pour « reconstruire la ville à partir de ses creux ». C'est dans la conception de ces projets, y compris lorsqu'ils ne concernaient que des voies de circulation (la Vía Julia par exemple), que les architectes catalans purent donner la pleine mesure de leur esprit créatif. De multiples publications, insérées dans des revues spécialisées ou financées par la mairie, furent par ailleurs chargées de le faire savoir au monde entier.

L'histoire récente de l'aménagement de Barcelone nous montre aussi que cette conception du projet urbain n'a duré qu'un temps. Non qu'il n'y ait plus d'adeptes de cette pratique, du moins dans le sens où on l'entendait à la fin des années 1970; mais parce que son succès même a fait adopter le terme pour recouvrir des notions qui en évoluant s'en éloignaient de plus en plus. C'est ainsi que dans son ouvrage sur Barcelone, Georges Henry qualifie de projet urbain aussi bien l'aménagement d'une portion de quartier à l'époque d'Oriol Bohigas que la planification de la ville olympique à la fin des années 1980 (G. Henry, 1991). Entre-temps, les responsables politiques, toujours les mêmes, s'étaient pourtant avisés que, si les projets urbains favorisaient de bonnes relations avec les associations d'habitants, ils ne permettaient pas à la ville d'affirmer son ambition de *world city*.

Oriol Bohigas fut donc d'abord remplacé à la tête des Serveis de Planejament de l'Ajuntament par l'urbaniste Joan Busquets qui fit adopter un ambitieux projet de création de dix nouvelles aires de centralité pour diffuser sur l'ensemble de la ville¹⁴ les équipements tertiaires de haut niveau. Puis, dans la perspective des Jeux olympiques de 1992, on profita des importants investissements que cela impliquait pour renouer avec une politique de planification globale en renouvelant complètement la voirie, en complétant les grands équipements sportifs et en détruisant tout un quartier fonctionnellement mixte et socialement populaire pour ouvrir, au-delà du parc de la Ciutadella, la trame del Eixample (plus connue sous son nom espagnol d'Ensanche) sur la plage et la mer. En donnant à Barcelone, qui s'y était jusqu'alors refusée comme tant d'autres villes méditerranéennes, une large façade maritime, l'opération dite de la Vila Olímpica a incontestablement contribué à

renouveler son urbanisme et à conforter son image de grande ville internationale mais en ne tenant aucun compte de l'opinion des habitants.

A une certaine échelle et pour la ville intégrée dans le monde moderne, celui de la globalisation et d'un néolibéralisme en plein essor, la planification est donc de retour, ne serait-ce que pour adapter les voiries à une mobilité croissante, mais sans pour autant exclure, bien au contraire, les « gestes » ponctuels de quelques grands noms de l'architecture. C'est tout particulièrement le cas en France où, après une période de reflux qui avait vu le rangement dans les placards de la plupart des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), le début des années 1990 voit partout repartir l'élaboration de ce que l'on appelle aujourd'hui les schémas directeurs et les Dossiers de Voirie d'Agglomération (DVA). Mais tout comme à Barcelone, il arrive fréquemment que l'on qualifie ces approches globales de projets urbains alors que le terme de projet de ville éviterait la confusion¹⁵. Encore faudrait-il qu'existe la volonté d'éviter cette confusion et de reconnaître qu'à côté d'une planification à l'échelle de la ville une place doit être faite, tout en veillant à leur compatibilité, à des projets urbains conçus à l'échelle de l'espace vécu par les habitants.

Comme c'est rarement le cas, on ne s'étonnera pas d'entendre parler de projet urbain à tout propos, y compris en dehors du contexte historique qui a vu naître ce concept. C'est ainsi que pour Nicole Bachofen :

« [...] il y a un projet urbain chaque fois que l'urbanisation ne résulte pas d'un phénomène « spontané » lié à des conventions implicites — et dont les logiques peuvent être analysées *a posteriori* — mais d'un projet affirmé, d'un dessein et d'un dessin, dont les intentions et les moyens précèdent la mise en œuvre. »¹⁶

Dès lors, de même que l'on a pu parler d'urbanisme de l'Antiquité ou du Moyen-Age, on pourra qualifier les plans initiaux de Milet ou de Washington de projets urbains. Le paradoxe veut même que la définition proposée par Nicole Bachofen s'applique parfaitement à l'un des quelque trois cents grands ensembles construits en France entre 1951 et 1973 alors que ces derniers sont souvent présentés comme les productions les plus caricaturales de l'urbanisme fonctionnaliste.

Autant dire que là encore, l'évolution sémantique s'apparente à une sorte de dissolution de la nature initiale du concept. Certes le concept et la pratique du projet urbain ne semblent avoir jamais été aussi généralement admis qu'en cette fin de millénaire. Depuis octobre 1994, la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme organise en France une série d'ateliers et publie des fascicules¹⁷ pour en assurer la promotion auprès des fonctionnaires et des milieux professionnels. A l'échelle internationale, le projet urbain a également été adopté comme méthode d'intervention par le Consejo Académico Internacional (CAI) qui réunit chaque année en atelier et en colloque une cinquantaine d'écoles d'architecture et d'urbanisme des Amériques (surtout d'Amérique Latine et du Canada) et d'Europe occidentale (Espagne, Italie, France, Belgique)¹⁸.

Mais, si le CAI est animé par des militants qui tiennent à rester fidèles aux principes mis en pratique à Bologne dès 1965 puis conceptualisés une décennie plus tard

en France, ce n'est plus tout à fait le cas avec l'équipe mobilisée par la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme en France. Certes, la directrice a proclamé dès le premier numéro de la revue «Projet Urbain» que c'est «la diversité des approches qui permet la confrontation des points de vue politiques, techniques et sociaux» et l'architecture n'y est conçue que dans son contexte géographique. Christian Devillers y parle, quant à lui, de «déclaration d'amour à la ville» pour «une génération d'architectes qui a intégré la valeur première du respect de la ville». Tout se passe pourtant dans ce projet urbain-là comme s'il n'avait plus besoin pour être élaboré et mis en œuvre des habitants et de leurs associations.

Ce n'est pas qu'on l'exclut explicitement, simplement on n'en parle plus. Dans une conférence, par ailleurs remarquable, prononcée au Pavillon de l'Arsenal à Paris¹⁹, Christian Devillers récuse même cette participation dans un amalgame douteux avec ce que Alain Minc a qualifié de «national-écologique-populisme». Tout cela au nom d'une indépendance des urbanistes à laquelle on devrait les plus belles réussites urbaines (*sic*). Que la soumission de l'urbaniste au politique soit appauvrissante et perverse, je veux bien l'admettre, mais est-ce une raison pour rejeter toute participation du «peuple» !

Dans le cas de Christian Devillers, la charge est d'autant plus surprenante qu'il a lui-même démontré — il est vrai que c'était en 1979-1982 — dans la restructuration d'un grand ensemble, combien cette participation pouvait enrichir un projet lorsqu'elle prenait la forme d'un véritable dialogue entre acteurs soucieux de se faire entendre mais également d'écouter. Il fallut par exemple toute la persuasion de l'homme de l'art pour faire admettre aux habitants de la ZUP de Montreynaud²⁰, à Saint-Etienne, que 70 mètres entre deux édifices n'ont pas la même signification lorsqu'on a affaire à deux tours isolées ou lorsqu'on se trouve de part et d'autre d'un square ou d'une place. A l'inverse, c'est à la suite de multiples réunions avec les responsables politiques, les habitants et leurs associations que furent précisées un certain nombre de caractéristiques tant dans la conception des immeubles (refus du plan d'étage-type pour préserver l'intimité des ménages²¹; recours à la coursière pour subdiviser les groupes de logements et ne pas concentrer plus d'une douzaine de familles sur une même entrée²²; aménagement de halls d'accueil amples et agréables; de véritables loggias à vivre et non plus des simulacres de balcons tout juste bons pour secouer la poussière, etc.) que dans celle des espaces extérieurs : localisation des jardins familiaux²³, traitement en pelouse du terrain de football qui jouxte les immeubles, répartition et nature des espaces publics, etc.

Or cet exemple est fort loin d'être exceptionnel et propre à la France. Quand, après le séisme du 19 septembre 1985, le gouvernement mexicain créa Renovación Habitacional Popular (RHP) pour reconstruire ou réhabiliter environ 60 000 logements populaires détruits ou dégradés dans les quartiers du centre de Mexico, la première réaction des responsables politiques et des spécialistes des Monuments Historiques (INAH), quand il s'agissait d'immeubles classés, fut d'imposer leurs modèles et leur savoir-faire. Mais devant l'opposition des habitants, la sagesse du directeur de RHP, Manuel Aguilera, et de la directrice des Monuments Histori-

ques, Sonia Lombardo, fut de comprendre que cette hostilité n'était pas systématique mais provoquée par la maladresse et la brutalité de fonctionnaires méprisants.

Ils engagèrent alors un travail pédagogique vis-à-vis de leur personnel et un dialogue qui s'avéra immédiatement fructueux. C'est ainsi que les spécialistes de la restauration immobilière reconnurent que la loi Echeverría de 1972 était inadaptée et qu'une procédure plus flexible de réhabilitation pouvait donner de meilleurs résultats²⁴. Quant à ceux de Renovación Habitacional Popular, ils révisèrent le systématisme de leur intervention (le choix des prototypes de logements devait se faire en fonction de la taille des parcelles libérées) en acceptant de négocier leurs projets *colonia* par *colonia*. Pour s'en tenir ici à un seul point, les habitants réussirent par exemple à leur faire comprendre que la *vecindad* ne se limitait pas à une somme de logements, qu'il s'agissait d'un système complexe intégrant également des activités et des lieux de convivialité. RHP introduisit donc dans ses réalisations des espaces intermédiaires entre les logements et la rue et surtout des *asesorias*, locaux à usage artisanal ou commercial.

Bien que le succès de ces opérations ait été, comme dans tant d'autres cas, incontestablement dû à la collaboration de l'ensemble des acteurs urbains, il y en a tant d'autres qui ne doivent leurs caractéristiques qu'aux préoccupations des seuls maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre que le terme de projet urbain ne peut plus se comprendre si on ne connaît pas la personne qui l'utilise et le contexte dans lequel elle le fait. S'il a fallu presque un siècle pour banaliser le signifié du mot urbanisme, moins de vingt ans auront en définitive suffi pour qu'il en advienne de même avec celui de projet urbain.

DE LA FRICHE INDUSTRIELLE A LA FRICHE URBAINE

L'histoire récente du projet urbain est indissociable de celle de la friche industrielle. Tout d'abord parce qu'il s'agit de deux notions identifiées et désignées par un terme spécifique dans les mêmes milieux (agences d'urbanisme et sociétés d'économie mixte françaises) et à la même époque, c'est-à-dire vers la fin des années 1970; ensuite parce que c'est pour requalifier certaines friches industrielles qu'ont été réalisés quelques-uns des projets urbains les plus originaux et spectaculaires. Comme sous le terme de friche industrielle, on désigne un terrain et un atelier ou une usine qui, après avoir été abandonnés, entrent dans un processus de dégradation, voire de ruinification, on pourrait penser que le phénomène n'est pas nouveau. Depuis au moins la fin du XVIII^e siècle, chaque crise économique a, en effet, laissé sur le carreau son lot de bâtiments industriels désaffectés. Il n'y a qu'à rappeler, pour s'en tenir à un exemple célèbre, la Saline d'Arc-et-Senans, construite par Claude-Nicolas Ledoux à la fin de l'Ancien Régime, et qui fut victime après la Révolution de 1789 de la fin du monopole et de l'effondrement du prix du sel.

Mais s'il a fallu attendre la fin des années 1970 pour que ce type de bâtiment soit nommé spécifiquement, c'est parce qu'il s'est alors produit une conjonction

nouvelle de deux séries de données : tout d'abord bien sûr, une désaffectation brutale et sans précédent de plusieurs milliers d'édifices industriels dans les pays économiquement développés; ensuite, la généralisation des documents d'urbanisme, en particulier les plans d'occupation des sols qui, en s'efforçant de préserver les zones d'activité en milieu urbain, rendaient plus difficile leur réutilisation immédiate pour une autre fonction. Dès lors, certaines villes industrielles virent leurs paysages fortement affectés par des bâtiments dont l'abandon semblait confirmer le déclin.

Dans un travail de recherche engagé en 1978 et poursuivi jusqu'en 1989²⁵, j'avais relevé que face à ce nouveau défi les responsables politiques avaient progressivement fait évoluer leur réflexion et leur pratique. Dans un premier temps, en effet, les municipalités semblent avoir été surtout préoccupées par la reconstitution des emplois perdus, ce qui les a parfois amenées à acquérir la friche industrielle pour plus rapidement louer les locaux, voire les revendre, en bloc ou par compartiments. C'est par exemple ce que fit le maire de Saint-Chamond (dans la vallée du Gier près de Saint-Etienne) lorsque l'usine JB Martin, l'un des fleurons d'une industrie textile moribonde, ferma à son tour ses portes.

Mais en devenant propriétaires de nombreux bâtiments industriels, les pouvoirs publics durent rapidement constater que beaucoup d'entre eux ne correspondaient plus aux besoins du marché. Cela les amena à engager des travaux de remodelage, ne serait-ce que pour en améliorer l'apparence. Mais dans bien des cas, il fallut se résoudre à démolir, à faire table rase et à semer des pelouses. Cette dernière solution que l'on a qualifiée de « préverdissement » reprenait en fait une expérience qui avait été développée dès les années 1960 en Grande-Bretagne pour reconvertir les industries lourdes des *Black Countries*. C'est d'ailleurs également dans les bassins miniers et sidérurgiques français (ceux de Saint-Etienne, de Lorraine ou du Nord) que l'on procéda de la sorte mais dans un contexte économique qui n'était malheureusement plus aussi favorable. On se trouvait désormais devant une telle disproportion entre l'offre (élevée) de terrains et la demande (réduite) qu'il s'agissait plutôt de mettre en réserve des centaines, parfois des milliers d'hectares tout en préservant, par l'amélioration des paysages, les chances de renouvellement économique.

Mais, si ces deux types d'intervention n'avaient considéré la friche industrielle que comme un symptôme d'échec qu'il fallait faire disparaître, on s'avisa aussi qu'on pouvait la transformer en une opportunité intéressante pour restructurer un espace urbain. Et c'est à partir de là que l'histoire de la requalification des friches industrielles, parfois qualifiées de friches urbaines pour y intégrer d'autres terrains ou bâtiments également abandonnés, se confond avec celle du projet urbain. C'est en tout cas dans ces conditions que se multiplièrent dès le début des années 1980 des opérations parmi lesquelles je relèverai celle de la vallée du Gier, dans le bassin minier et industriel de Saint-Etienne. Que ce soit à Saint-Chamond, à L'Horme ou à Rive-de-Gier, responsables politiques, promoteurs de logements sociaux, architectes et associations d'habitants élaborèrent, en effet, des projets de restructura-

tion urbaine dont l'originalité fut de prendre en compte, pour la première fois de manière aussi explicite, la dimension économique.

Or il fallut bien admettre que cette dimension était elle-même indissociable de l'image perçue, d'autant que l'essor de l'archéologie industrielle et la multiplication des éco-musées, sur lesquels je reviendrai plus loin, avaient complètement modifié les données du problème. En même temps, en effet, que la notion de patrimoine s'élargissait, elle revalorisait aux yeux non seulement des spécialistes mais aussi de l'opinion publique des bâtiments industriels que l'on n'aurait pas hésité naguère à détruire. Mieux même puisque certains comme ceux de Manufrance à Saint-Etienne, construits à la fin du siècle dernier par Léon Lamazière, ou la Grande Halle élevée par Tony Garnier à Lyon au début du XX^e siècle, sont désormais classés monuments historiques. Toute friche industrielle qui bénéficie d'une architecture originale, ou du moins reconnue comme telle, va pouvoir devenir le sujet de sa propre reconversion. Partant à la recherche de fonctions qui soient dignes d'architectures ainsi restaurées dans leur dignité, les promoteurs publics ou privés vont aller jusqu'à inverser l'un des préceptes fondamentaux de l'architecture moderne : c'est désormais la forme qui détermine la fonction. Une forme que l'on n'hésitera plus à utiliser, dans d'innombrables projets urbains, comme un atout, voire un pivot fondamental.

Cela permit d'ailleurs de franchir encore une étape supplémentaire comme nous le montre le cas de Thiers, cette petite ville du Massif Central qui était devenue au siècle dernier une sorte de capitale française de la coutellerie. Pour faire face à la crise qui avait entraîné l'abandon de nombreux ateliers, en particulier dans la Vallée dite des Usines, la municipalité décida, après des mois de réflexion collective, de réhabiliter cette dernière. Mais le projet se proposa de revaloriser non seulement les bâtiments mais aussi l'histoire d'un savoir-faire pour en renouveler la dynamique. Associant la création artistique à la production industrielle dans une même démarche, c'est aussi le thème de l'identification des hommes à l'espace dans lequel ils vivent qui a ainsi pu être enrichi et renouvelé : évolution qu'avait rendue possible l'intégration du concept de monument historique dans celui plus large de patrimoine.

DU MONUMENT HISTORIQUE AU PATRIMOINE

D'après le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, le monument historique est un :

« Artefact présentant une valeur pour l'histoire, et par extension pour l'histoire de l'art, au nom desquelles il doit faire l'objet d'une protection indissociable de son statut »
(F. Choay, P. Merlin, 1988).

Le terme semble remonter à la Révolution française mais il a recouvert un de ces concepts que, sous le nom préalable d'antiquité, la Renaissance a apporté à l'Europe avant que cette dernière ne le mondialise. Pour que ce concept apparût, il avait, en effet, fallu que l'homme prît une certaine distance par rapport au monde

dans lequel il vivait et qu'il se situât dans le temps en fonction d'une histoire, ce qui ne semble s'être produit, du moins pour l'aristocratie et le monde de l'écriture et des arts, que vers la fin du Moyen-Age (F. Choay, 1992). Mais, comme l'ont montré Françoise Choay pour la France et Sonia Lombardo (1989) pour le Mexique, s'il a encore fallu attendre la fin du XVIII^e siècle et la première moitié du suivant pour que ce concept déborde d'une certaine élite intellectuelle et devienne un phénomène de masse, c'est parce qu'il doit son essor à celui de l'Etat-nation. En symbolisant l'histoire d'un peuple, le monument historique est, en effet, apparu comme le garant de son identité. Il concrétise en quelque sorte l'unité d'une nation. Dans la mise en évidence de ce concept, les Italiens puis les Britanniques semblent avoir été les pionniers mais, à partir du XIX^e siècle, ce sont surtout les Français, à l'initiative du gouvernement et du parlement, qui devaient systématiser les normes de classement et de protection.

Il n'est certes pas question de développer ici les conditions ni les débats qui ont accompagné durant près d'un siècle et demi, de la création par Guizot d'une charge d'inspecteur des monuments historiques en 1830 à la loi Malraux du 4 août 1962 qui institue les secteurs sauvegardés, la mise en place puis l'évolution des procédures administratives. Je relèverai en revanche que cela a entraîné une progressive extension à la fois du champ chronologique des monuments historiques classables et de leur emprise spatiale. Alors, en effet, que pour la Commission des Monuments Historiques mise en place en 1837, il s'agissait surtout de recenser les édifices remarquables de l'Antiquité et du Moyen-Age, le champ s'est étendu dans les années 1960 jusqu'aux œuvres représentatives du XX^e siècle moderne. D'autre part, après avoir classé et protégé des monuments isolés, on s'est préoccupé de leurs abords avant d'admettre que la procédure pouvait s'appliquer à tout un ensemble urbain (quartier ou ville) comprenant des maisons d'architecture vernaculaire.

Si des conceptions diverses sur la nature des monuments historiques et sur la manière de les protéger n'ont jamais cessé de s'opposer, il n'en apparaît pas moins que les années 1960 et 1970 marquent là encore un tournant. En relation avec l'évolution de la notion même de culture c'est, en effet, l'approche de tout ce qui constitue la mémoire d'un peuple qui se transforme. Les monuments historiques intéressent certes une partie croissante des populations et le concept a été mondialisé mais l'intérêt n'est plus aussi spécifique. Moins liée que naguère à l'Etat-nation, sa valeur peut prendre une ampleur à la fois mondiale et locale et une dimension économique déterminante avec l'explosion du tourisme.

Mais surtout le monument historique n'apparaît plus que comme un élément parmi bien d'autres de ce qui doit constituer la mémoire humaine. Un aspect significatif de cette nouvelle relation que l'homme entend établir avec le passé nous est donné par l'apparition de l'archéologie industrielle. Il s'agit là d'une discipline qui, après s'être constituée au long des années 1960 dans le Royaume-Uni, a connu un succès rapide vers le milieu des années 1970. Beaucoup d'historiens, mais aussi d'amateurs, y ont vu un moyen de justifier la valorisation culturelle de constructions datant des XIX^e et XX^e siècles. Mais plus que de contribuer à l'extension du

champ chronologique des monuments historiques, l'archéologie industrielle a porté l'accent sur un nouveau type de produit, celui qui relevait de l'activité économique et qui témoignait de l'histoire des techniques. De manière plus générale encore de la société industrielle.

Comme une sorte de prolongement naturel de l'Ecole historique dite *des Annales*, mais en une période de mutation où de vieilles régions industrielles voient disparaître les activités économiques qui les avaient structurées, l'Europe semble prise par une pressante nécessité de préserver la mémoire des savoir-faire, des techniques et des lieux où ils se sont développés. C'est ainsi qu'à côté d'une archéologie industrielle constituée en discipline par des universitaires se multiplient dans les quartiers et les villages, à l'initiative d'amateurs et d'anthropologues, militants d'une mémoire populaire, des musées qualifiés d'éco-musées, présentant des activités artisanales ou industrielles disparues ou en voie de disparition. C'est dans ce contexte que s'est imposé le concept de patrimoine en requalifiant, comme le montre F. Choay (1992) :

« ce beau et très ancien mot (qui) était, à l'origine, lié aux structures familiales, économiques et juridiques d'une société stable, enracinée dans l'espace et le temps » (p. 9).

Certains auteurs du XIX^e siècle l'avaient certes déjà utilisé avec un sens assez proche de celui que nous lui donnons aujourd'hui²⁶ mais ce n'en est pas moins dans un monde complètement différent :

« sous la double poussée de l'historicisme croissant et surtout de la prise de conscience des dangers et menaces engendrés par l'industrialisation, l'urbanisation et les nuisances qui en sont solidaires, (que) ce terme en est venu à désigner la totalité des biens hérités » (F. Choay, P. Merlin, 1988, p. 471-472).

Que ces biens soient d'ordre naturel (patrimoine génétique) ou culturel (y compris le paysage rural)²⁷.

Si l'on s'en tient au patrimoine bâti, ce dernier englobe, par-delà le monument historique, l'ensemble de l'architecture domestique qui donne son originalité et son identité à un paysage urbain ou rural. En ce sens, et à plus d'un siècle de distance, c'est un peu de la vision de John Ruskin que reprennent nombre d'associations qui se sont dressées contre les excès destructeurs de l'urbanisme fonctionnaliste.

A l'échelle mondiale, la Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (plus connue sous le nom de Charte de Venise) adoptée en 1964 par une assemblée de l'ICOMOS avait marqué la consécration de l'idéologie issue de la Renaissance européenne. Or, quelques années plus tard, en 1972, la Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, rédigée par l'UNESCO, concrétise l'extension du concept.

On le voit tout d'abord dans la définition volontairement vague que l'UNESCO donne du patrimoine culturel. Par exemple :

«des groupes de constructions isolées ou réunies qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science»²⁸.

Ce qui permet de classer dans une liste du patrimoine mondial aussi bien un des hauts lieux du tourisme culturel comme Venise que le gros bourg de Shibam dont les hauts édifices d'architecture vernaculaire en terre dominent la vallée de l'Hadramaout au Yémen (Christian Darles, 1985). Allant encore plus loin, les membres du CAI déjà cité considèrent que c'est l'ensemble du territoire qui doit être perçu comme patrimoine pour éviter les effets pervers de toute hiérarchisation spatiale²⁹.

Cette vision plus ample et plus flexible des constructions anciennes ainsi que des savoir-faire menacés de disparition a non seulement entraîné une extension du champ des œuvres protégées mais aussi une modification des procédures d'intervention. Dans le cas français, cela a conduit les urbanistes à distinguer trois formes de restructuration qu'individualisent trois mots qui sont, ailleurs dans le monde, souvent utilisés comme des synonymes : la rénovation, la restauration et la réhabilitation. Chacun d'eux, institutionnalisé par un ou plusieurs textes officiels, correspond, en effet, à un moment particulier de l'histoire urbaine récente et seul le deuxième est contemporain du projet urbain.

Alors que, d'après les dictionnaires usuels, la *rénovation* signifie l'action de remettre à neuf un objet ou un bâtiment, ce terme a été dévoyé par une loi française du 31 décembre 1958 qui a établi les conditions dans lesquelles on pouvait détruire totalement un ensemble d'îlots anciens pour les remplacer par des constructions neuves. Intervenant dans un contexte marqué par le triomphe de l'architecture moderne et de l'urbanisme fonctionnaliste, cette réglementation permettait d'accélérer les procédures d'expropriation, d'expulsion des occupants et de démolition d'édifices auxquels on ne reconnaissait aucune valeur. En 1970, la loi Vivien sur la résorption de l'habitat insalubre et surtout les décrets d'application de 1971 sont allés encore plus loin en fournissant aux aménageurs un instrument apparemment objectif de mesure de la taudification. En réalité, bien peu de ceux qui ont utilisé le questionnaire qui devait leur permettre de calculer le degré d'insalubrité des immeubles ont dû se rendre compte — l'époque ne s'y prêtait pas encore — de la charge idéologique qu'il contenait. Il suffisait, en effet, qu'un bâtiment fût biscornu, avec des recoins ou des escaliers en bois pour que la cotation le rendît suspect.

Héritière des opérations plus justement qualifiées sous le Second Empire de régénérations (les plus célèbres sont celles du baron Haussmann à Paris mais elles ont également été multipliées dans certaines villes de province), la rénovation, que l'opinion publique a immédiatement baptisée «rénovation-bulldozer», a en tout cas profondément transformé nombre de quartiers anciens. D'autant que dans bien des villes, de Paris à Saint-Étienne en passant par Lyon, Bordeaux ou Montpellier, etc., elle servit à y introduire des centres directionnels, à l'image des *Central Busi-*

ness Districts (CBD) nord-américains : La Défense, Centre-Deux, La Part-Dieu, Mériadec ou Le Polygone, devenu par la suite Antigone. C'est tout particulièrement, comme je l'ai déjà évoqué, en réaction contre ce type d'opération qu'a été rédigée la Déclaration de Bruxelles et que s'est dressé dès les années 1960 le mouvement urbano-populaire.

Le concept de *restauration* peut en être considéré comme l'antithèse puisque, étroitement associé à celui de monument historique, il a pour objectif de préserver les édifices anciens. Depuis le XIX^e siècle, il donne même son nom à une discipline dont Viollet le Duc était allé jusqu'à dire qu'elle devait rétablir le monument historique :

« [...] dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé ».

Depuis au moins le *Dictionnaire Historique d'Architecture* de Quatremère de Quincy (1832), les excès de la restauration ont constamment été dénoncés et John Ruskin y a même vu dans ses *Seven Lamps of architecture* (1849) une des pires formes de destruction. Elle n'en a pas moins prospéré en évoluant sans cesse pour connaître même une sorte d'apogée dans les secteurs sauvegardés en application de la loi Malraux de 1962. Il ne s'agit plus, en effet, dans ce dernier cas, de monuments historiques isolés mais de quartiers entiers comme le Marais à Paris ou Saint-Jean à Lyon.

Bien que son application ait été lente et difficile³⁰, la notoriété de cette loi dépassa rapidement le territoire français et de nombreux pays, à l'instar du Mexique avec la loi Echeverría de 1972, s'en inspirèrent. Dans la mesure où le secteur sauvegardé préserve la trame urbaine ancienne et où on y restaure les édifices, on le considéra même comme une première réaction contre l'urbanisme fonctionnaliste. En fait, pas plus que le monument historique isolé, le secteur sauvegardé n'était incompatible avec le zonage qui constitue l'une des caractéristiques essentielles de cet urbanisme. On en a un bel exemple, avant même les lois Malraux ou Echeverría, avec un projet élaboré en 1958 sous la régence d'Uruchurtu (baptisé l'Hausmann mexicain) qui proposait de restaurer le centre historique de Mexico, du moins la partie qui se trouve à l'intérieur de la *traza* initiale d'Hernán Cortés, et de détruire les anciens faubourgs de la Guerrero, de Tepito, de Morelos et de la Merced pour les remplacer par des batteries de hautes tours et de barres modernes³¹. Partout où elles ont été engagées, les opérations de restauration ont d'ailleurs provoqué un renouvellement sociologique qui était tout aussi délibéré que dans celles de rénovation. D'autre part, la création de quelques secteurs sauvegardés fort limités servait d'alibi et laissait croire que les autres quartiers anciens pouvaient servir d'autant de réserves pour de futures rénovations. On comprend donc que les associations d'habitants y aient été tout aussi hostiles.

La situation n'a vraiment commencé à changer qu'avec la crise économique dont un des symptômes a justement été la crise du marché immobilier. En France, l'effondrement des achats de logements en 1974-1975 a non seulement accéléré la dévalorisation de l'urbanisme fonctionnaliste et de l'architecture moderne populaire mais obligé les pouvoirs publics à reconsidérer une législation désormais

inadaptée. C'est dans ce contexte de crise que, sous la forme de simples circulaires ministérielles, furent proposées de nouvelles procédures qui devaient très vite généraliser un nouveau concept, celui de la *réhabilitation*.

Une fois de plus, il s'agit d'un terme déjà ancien dont le sens a été détourné. Alors qu'on en usait surtout en droit pour signifier que l'on relevait une personne d'une déchéance, le gouvernement français va l'institutionnaliser à partir de 1976 pour nommer la remise en état d'un habitat dégradé. Cela a commencé avec les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) pour prolonger la vie de quartiers anciens sans valeur particulière, qu'il n'était plus question de rénover. Mais aussi avec les opérations habitat et vie sociale (HVS) dans les grands ensembles de logements sociaux qui se dégradaient rapidement.

A partir de 1984, dans une nouvelle étape marquée par la décentralisation administrative, cela s'est poursuivi par la création des Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain (ZPPAU), auxquelles on devait ajouter ultérieurement (en 1992) la dimension paysagère : ZPPAUP. Entre les quartiers anciens d'architecture banale et les secteurs sauvegardés, ce sont là des ensembles auxquels on reconnaît une grande valeur culturelle sans pour autant vouloir les assujettir aux contraintes de la restauration, du moins pour les édifices qui n'ont pas été spécifiquement classés. En clair, il s'agit de préserver l'identité d'un paysage avec la souplesse que requiert une vie sociale qui continue.

CONCLUSION

Ce qui prédomine en définitive, c'est la valeur appréciée par les acteurs sociaux et on sait combien la perception en est relative et évolutive. Relative dans la mesure où il est rare que tous les groupes ou personnes intéressés coïncident, et évolutive puisque les mentalités changent avec le temps. C'est d'ailleurs ce qui fait la variété et la richesse des projets urbains car s'ils sont nombreux à avoir donné la priorité à la réhabilitation — « reconstruire la ville sur la ville » suivant une expression rapidement consacrée — c'est en l'interprétant de manière fort diverse d'une ville à l'autre pour ne pas dire d'un quartier à l'autre.

La mondialisation des concepts à l'occasion des grandes conférences internationales ou par des organismes comme les Nations Unies ou l'UNESCO est certes favorisée par les nouvelles autoroutes de l'information mais la volonté des acteurs locaux d'affirmer leur personnalité et de pouvoir s'identifier avec un milieu spécifique, c'est-à-dire unique, n'en est que plus exacerbée. C'est en tout cas cette complexité dont rend compte un vocabulaire plus instable que jamais avec des significés qui varient non seulement dans le temps mais aussi d'un acteur social en même temps que d'un auteur à l'autre. Plutôt que d'y voir une source de confusion, on peut interpréter cette situation nouvelle comme une sorte de refus des évidences assénées parfois par ceux qui détiennent le savoir et le pouvoir. Les acteurs sociaux veulent de plus en plus, en effet, comprendre, être écoutés et participer. Confortés par la dévalorisation de l'urbanisme fonctionaliste, ils n'acceptent

donc plus aussi facilement les modèles d'autorité et les définitions imposées. Une des conditions du dialogue devient dès lors la compréhension des préoccupations et des perceptions de l'autre, ce qui signifie que ce n'est plus au seul habitant de faire l'effort d'essayer de comprendre ce que veut dire le spécialiste. Refuser ce dialogue exigeant c'est désormais prendre le risque d'un refus et d'un blocage social que les revues spécialisées rechignent malheureusement à analyser³². L'instabilité qui en résulte tout comme l'apparition de tant de concepts nouveaux et la transformation de tant d'autres plus anciens expriment en définitive la manière suivant laquelle nous entrons depuis au moins trois décennies dans une nouvelle culture de l'aménagement de l'espace, tout particulièrement de celui des villes.

NOTES

¹ Au sens où l'entendaient les sociologues parisiens qui adhéraient à la pensée d'Henri Lefèbvre.

² C'est également le cas de l'environnement et du développement durable dont il ne sera pas question ici.

³ La plupart des termes analysés dans cet essai existent ou ont des correspondants dans les principales langues européennes avec toutefois des exceptions. C'est ainsi que friche industrielle ou friche urbaine n'existent ni en espagnol ni en anglais. Le *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace* (1992) ne connaît par ailleurs ni le projet urbain, ni l'éco-musée, ni le développement durable.

⁴ Mais aussi du paysage, de l'écologie, etc.

⁵ Quatremère de Quincy, 1832, *Dictionnaire Historique d'Architecture*.

⁶ Dans un article publié par le *Bulletin de la Société Géographique de Neuchâtel*, (Suisse).

⁷ «Présentement, l'urbanisme désigne donc l'aménagement du sol à toutes les échelles, l'étude de toutes les formes de localisations humaines sur la terre... On peut dire que l'Urbanisme est devenu un Orbanisme.»

⁸ A. Barey, 1980.

⁹ J. Pelletier et Ch. Delfante, 1993, p. 9.

¹⁰ La France a même créé récemment un prix national de l'urbanisme et l'ironie du sort veut qu'un des lauréats, Bernard Huot, ait été justement l'un de ceux qui enseignait à l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville que l'urbanisme avait été le pire ennemi de la ville.

¹¹ Pour ma part, j'ai entendu pour la première fois utiliser ce terme pour désigner des pratiques alternatives à l'occasion de rencontres entre urbanistes à l'automne de 1977. A partir de là, il entre dans les revues — pour la première fois en 1978 sous la plume de Christian Devillers. Un effort spécifique de théorisation se développe par la suite. En Amérique latine, il semble qu'il ait fallu attendre le milieu des années 80 pour que le terme de projet urbain se substituât à celui de *diseño participativo* qui avait commencé à être utilisé.

¹² Collectif, 1982, *Roubaix Alma-Gare. Lutte urbaine et architecture*.

¹³ Alors que dans son sens premier, il s'agit de politesse et de bon ton, ce mot fait surtout référence aujourd'hui aux formes urbaines et à tout ce qui permet à un individu de se sentir effectivement dans une ville et de l'apprécier.

¹⁴ Du moins à l'intérieur de la ville, centre qui ne représente que 100 km² dans une agglomération qui approche les 500.

¹⁵ Tomas François, 1995, «Projets urbains et projet de ville».

¹⁶ Bachofen Nicole (REMU), *Eléments pour comprendre le projet urbain*.

¹⁷ Intitulés *Projet urbain*. D'octobre 1994 à mars 1996 ont été publiés dix numéros. Le passage de l'architecture du Ministère de l'Équipement au Ministère de la Culture n'a fort heureusement pas inter-

rompu cette initiative qui est désormais poursuivie par la DAFU (Direction de l'Aménagement Foncier et Urbain).

¹⁸ Le siège du CAI se trouve actuellement à Guadalajara au Mexique. Les ateliers et colloques ont été organisés à Puebla (Mexique) en 1996 et à Valladolid (Espagne) en 1997.

¹⁹ Christian Devillers, 1994, *Le projet urbain*. Ce texte de 37 pages constitue une des meilleures synthèses qui aient été écrites sur ce sujet.

²⁰ La ZUP est l'une des procédures utilisées en France entre 1958 et 1967 pour construire les grands ensembles. Un grand ensemble comporte au moins mille logements d'un seul tenant. Celui de Montreynaud à Saint-Etienne avait été conçu pour 4400 logements. Comme cette ZUP était entrée, à l'instar de tant d'autres en France, en crise avant même d'avoir été terminée, la municipalité se proposa de la réhabiliter. L'étude préalable fut confiée à Michel Steinebach et la première opération fut réalisée sur le quartier Saint-Saëns par Christian Devillers. Son caractère exemplaire la fit présenter dans de nombreuses revues spécialisées européennes.

²¹ « Quand toutes les chambres à coucher sont les unes au dessus des autres, on n'ose plus faire l'amour comme on le voudrait de peur d'être entendu par les voisins du dessous et du dessus ». Notes prises par l'auteur, qui fut adjoint au maire délégué à l'urbanisme de Saint-Etienne de 1977 à 1983, à l'occasion de ces réunions de travail.

²² « Quand 40 familles utilisent le même ascenseur et doivent passer par le même petit hall, il y a encombrement. Par mauvais temps, ce hall est un refuge pour les adolescents, ce qui augmente les risques de conflit avec les adultes qui veulent passer. »

²³ Depuis l'extrême fin du XIX^e siècle ont été multipliées à Saint-Etienne les associations cléricales puis laïques de jardins ouvriers. Malgré les expropriations pour cause d'urbanisation, c'est une tradition qui demeure vivace.

²⁴ A la demande de Sonia Lombardo, je fus chargé en 1986 d'un certain nombre de conférences et de séminaires avec le personnel de sa Direction des Monuments Historiques. Le titre de mon premier exposé fut : « La rehabilitación como alternativa a la restauración ». En 1988, l'INAH publiait sous la direction de Pedro Paz Arellano un bilan de son intervention avec le titre fort significatif suivant : *La rehabilitación de la vivienda : una alternativa para conservación de los centros históricos*.

²⁵ Les résultats en ont été publiés dans divers articles et deux ouvrages collectifs : 1982, *L'usine dans la ville*, CIER-SR, Saint-Etienne; 1990, *Mutations économiques et requalifications territoriales*, Programme Pluriannuel en Sciences Humaines, Rhône-Alpes, CNRS, Lyon.

²⁶ Par exemple, Elisée Reclus qui évoque dans le volume de la *Nouvelle Géographie Universelle* consacré à la France (1877), « le patrimoine commun de la civilisation et des idées ».

²⁷ L'UNESCO vient de lancer en 1996 une *Revue du Patrimoine Mondial*. Dans son n° 1, on trouve des articles sur Angkor, le chemin de Saint-Jacques, les sept piliers du mystère maya, les zones humides, etc.

²⁸ UNESCO, 1993, *Conventions et Recommandations de l'UNESCO relatives à la protection du patrimoine culturel*, Paris.

²⁹ « Territoire et patrimoine » est le thème de la IX^e Conférence du CAI à Valladolid (Espagne) en juillet 1997.

³⁰ Après plus de trente ans d'application de cette loi, on n'a pu créer que 88 secteurs sauvegardés alors que l'on avait espéré en engager rapidement au moins 400.

³¹ Bien que repris en 1970, ce projet ne put jamais être mené à son terme. Cf. F. Tomas, 1988.

³² Une exception toutefois avec l'article de Guadalupe Milian, 1997, « Un projet urbain par défaut : le cas du Río San Francisco à Puebla (Mexique) », *Revue Géographique de Lyon*, vol. 72, n° 2, p. 111-116.

UNE NOUVELLE MANIERE DE FAIRE LA VILLE ?

Jacques Rey

Toute intervention sur la ville est aujourd'hui qualifiée de projet urbain. On estampille ainsi la moindre architecture de bord de rue, fût-elle indifférente au lieu de son installation, le plan d'occupation des sols de la moindre commune, fût-il un simple jeu réglementaire, le schéma directeur de toute agglomération fût-il ignorant des formes de son territoire ou de toute velléité de composition urbaine.

Il devient urgent de s'entendre sur ce terme, bien qu'en ces temps de désarroi théorique, la tâche soit difficile.

Il n'est ici proposé qu'un postulat définissant le projet urbain comme manière contemporaine d'intervenir sur la ville en crise, non sur sa totalité mais sur ses fragments.

Le projet urbain, dans cette hypothèse, constituerait une étape méthodologique succédant à celles qui, depuis la Renaissance, ont permis, grâce à la représentation graphique des territoires, de préfigurer leurs évolutions en projetant sur le papier les formes imaginaires des lieux futurs de la civilisation.

EMBELLIR LA VILLE

Au XV^e siècle, dans les cités de l'Italie du nord et dans les Flandres, apparaît la société marchande annonciatrice de la société capitaliste. Les habitants des bourgs, les bourgeois, pratiquant l'échange et le commerce, sont les acteurs de cette éclosion.

Devenus progressivement maîtres politiques de la cité, ils adaptent la ville médiévale à leurs besoins et à leur vision du monde, favorisant et utilisant, pour ce faire, l'explosion concomitante des arts, des sciences et des techniques.

Les progrès de la géométrie, particulièrement la découverte de la perspective, permettent désormais de représenter graphiquement puis de dessiner les villes et les architectures telles que les appréhende l'œil humain.

Ce mode de figuration donne naissance au projet, au sens contemporain de ce terme, tout en posant la question des rapports d'autonomie réciproque entre la figure et le lieu. La perspective et la projection orthogonale formulent une image graphique, non mythique, du monde donnant la possibilité technique d'en préfigurer les évolutions en projetant sur la toile ou sur le papier les devenirs imaginaires. La découverte de la perspective, en plaçant l'œil humain au centre du dispositif de la perception, rend, de ce fait, caduque la conception théocentrique de l'univers, la Jérusalem céleste, pour lui substituer une conception anthropocentrique du monde que l'on pourrait aujourd'hui qualifier d'humaniste.

La géométrisation, qui lui est consubstantielle, permet d'ordonner la ville à partir d'un dessin, de modeler ses formes jusqu'alors d'origine mythique, aléatoire ou circonstancielle, aussi bien pour améliorer échanges et circulations que pour exprimer par le construit, mettre en scène grâce à la perspective, les symboles de la civilisation naissante, célébrant maisons communales et places du marché, concurrençant enfin entre ciel et terre par les beffrois et les tours de guet, les flèches des cathédrales et les murailles des châteaux féodaux.

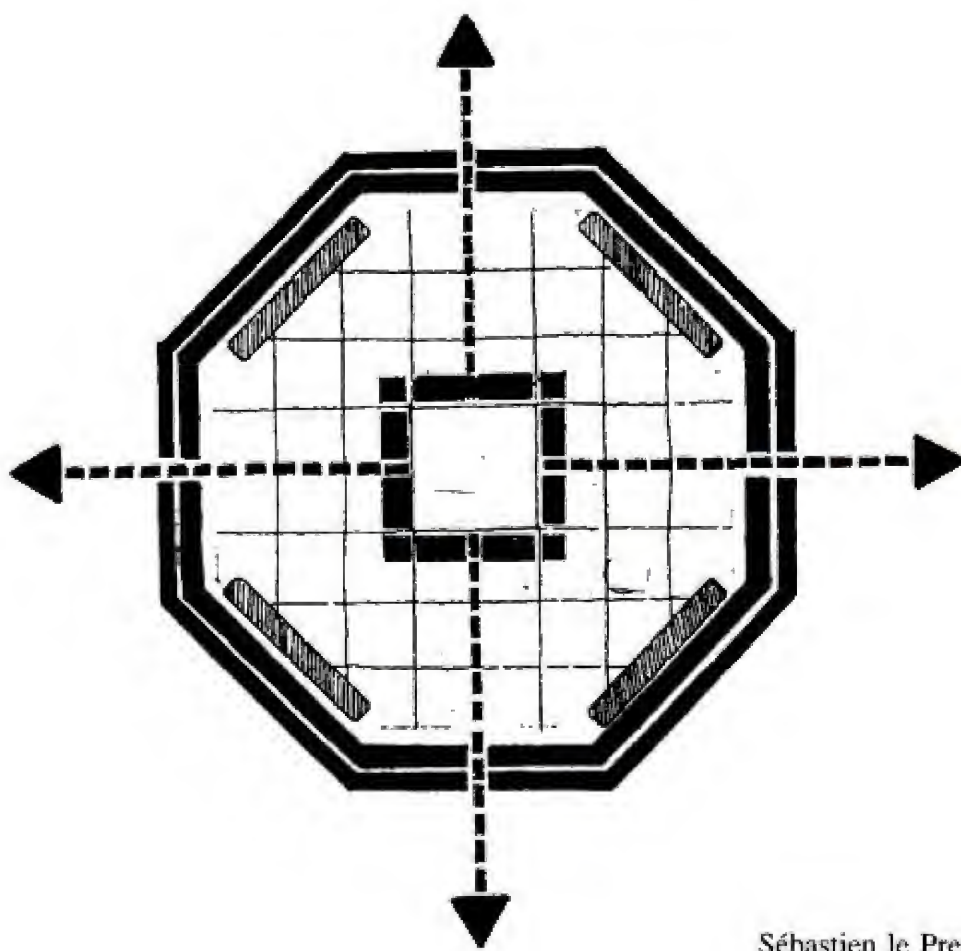
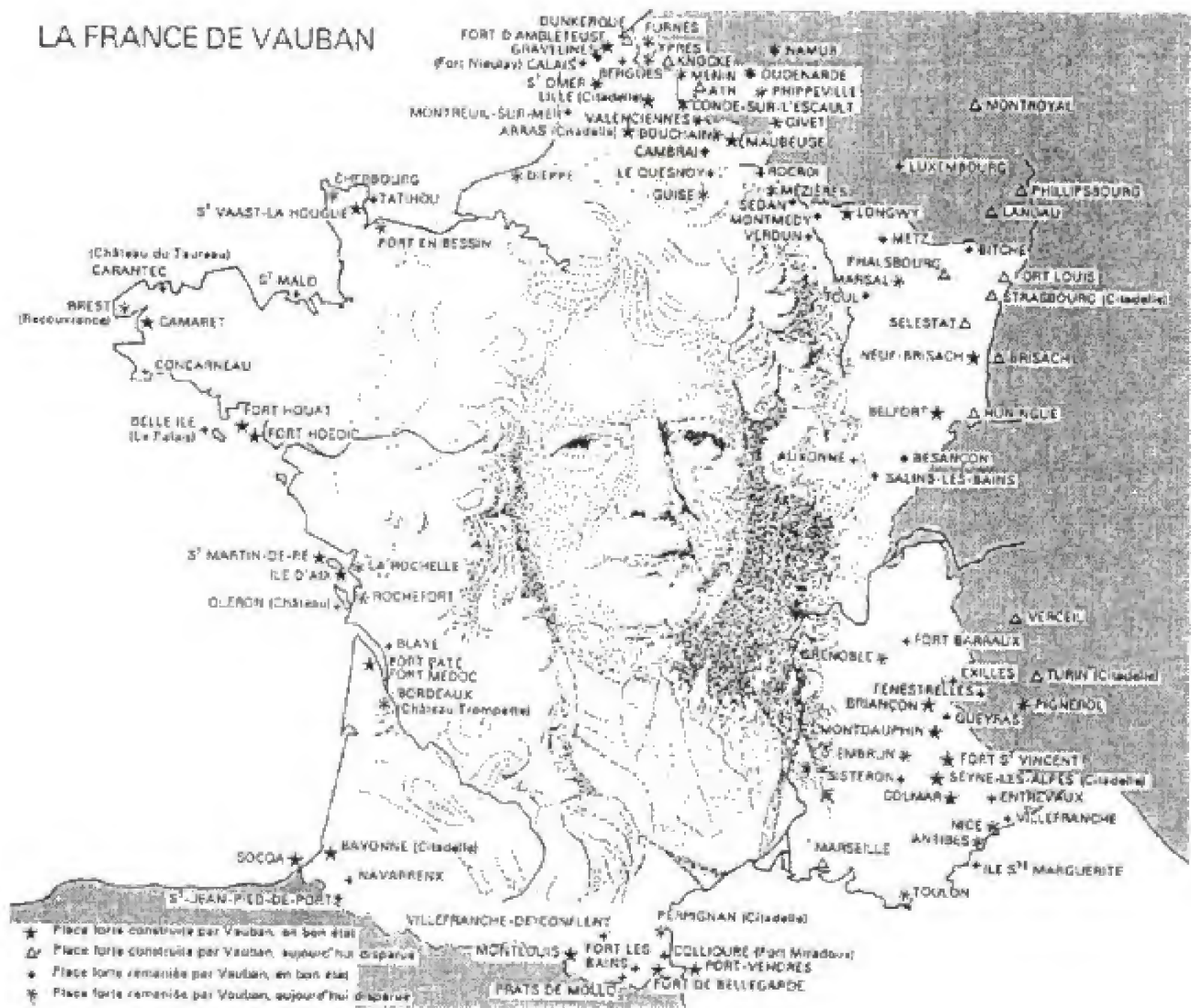
Au XVII^e siècle, les ingénieurs militaires de la France monarchique en cours de centralisation inventent la topographie, mode de représentation graphique de la géographie. Cette technique de figuration permet, dès lors, d'imaginer et de dessiner sur le papier, de cartographier les limites et les caractéristiques géométriques et théoriques de son espace politique.

La France, jusque-là concept abstrait, s'identifie désormais, à une figure territoriale abstraite : l'hexagone.

Utilisant cette découverte, naissent et se multiplient les projets d'aménagement du territoire : villes nouvelles, fortifications, ports et canaux, etc. Prend forme ainsi, chez les souverains, la vieille idée paysanne du « pré-carré ». Il s'agit de constituer des espaces politiques en adéquation non uniquement avec sa réalité culturelle, économique ou sociale mais avec une forme géographique. On revendiquera bientôt les frontières naturelles qui bouleverseront les entités politiques historiques. Ainsi le royaume du Piémont-Sardaigne qui s'était formé, à partir du duché de Savoie, de part et d'autre des Alpes, sera coupé en deux au motif de retrouver la frontière naturelle française désormais fixée au sommet des Alpes. La même démarche présidera au dessin des frontières pyrénéennes et de celle du Rhin, objet permanent de conflit et inatteignable frontière naturelle. Ces limites géopolitiques sont balisées et symbolisées par la construction de villes nouvelles militaires conçues et fortifiées par Vauban.

Cette pratique perdurera jusqu'à l'édification de la ligne Maginot voire du mur de Berlin. La géométrisation, réputée embellissement, touche les principales villes du royaume, tandis que l'art de la perspective participe à la glorification régaliennne en composant les places royales autour des statues du souverain. Il s'agit, par ce moyen, de signifier la centralisation au travers de la glorification de la personne du roi concurremment aux espaces symboliques municipaux telles les places de l'hôtel de ville.

LA FRANCE DE VAUBAN



Neuf Brisach
Sébastien le Prestre de Vauban, architecte.

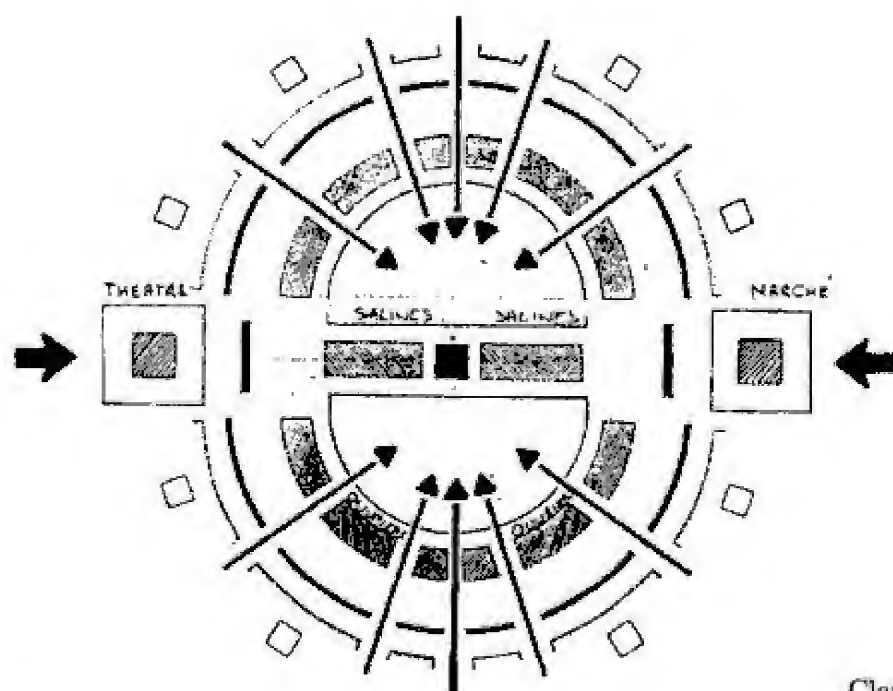
La nature, échappant à la seule logique d'exploitation agricole pour se conformer à des logiques de parcellisation urbaine, est, par les mêmes méthodes, dessinée. Se référant emblématiquement à Versailles, la composition des parcs et des jardins s'intéresse alors à de vastes espaces naturels jusqu'à préfigurer des urbanisations futures. Ainsi à Lyon, Jean-Antoine Morand conçoit le quartier des Brotteaux comme un véritable jardin de pierres. Les allées cavalières deviendront progressivement des avenues conservant leurs tracés initiaux. La révolution française avance le projet de géométriser l'ensemble du territoire de la république par la généralisation du parcellaire. Rejetant les divisions provinciales d'ancien régime, les révolutionnaires divisent le territoire en entités départementales qui, bien qu'inspirées théoriquement par les tracés orthogonaux des Etats américains, devront composer avec les réalités géographiques et sociales.

BOULEVERSER LA VILLE

L'urbanisation consécutive à l'exil rural et le développement des transports rendu possible par les découvertes techniques accélèrent les mobilités des hommes et des marchandises, bouleversent les anciens tissus encore largement médiévaux.

Cette brutale mutation engendre des violences propres à compromettre l'ordre social, heurte le goût renaissant de la nature, favorise l'éveil de l'hygiénisme et de la pensée sociale.

Les classes dirigeantes et l'État tentent de maîtriser ces phénomènes voire de résoudre, par des moyens techniques, sur le sol, la question sociale, celle des échanges et de la stabilisation des rapports ville/campagne.



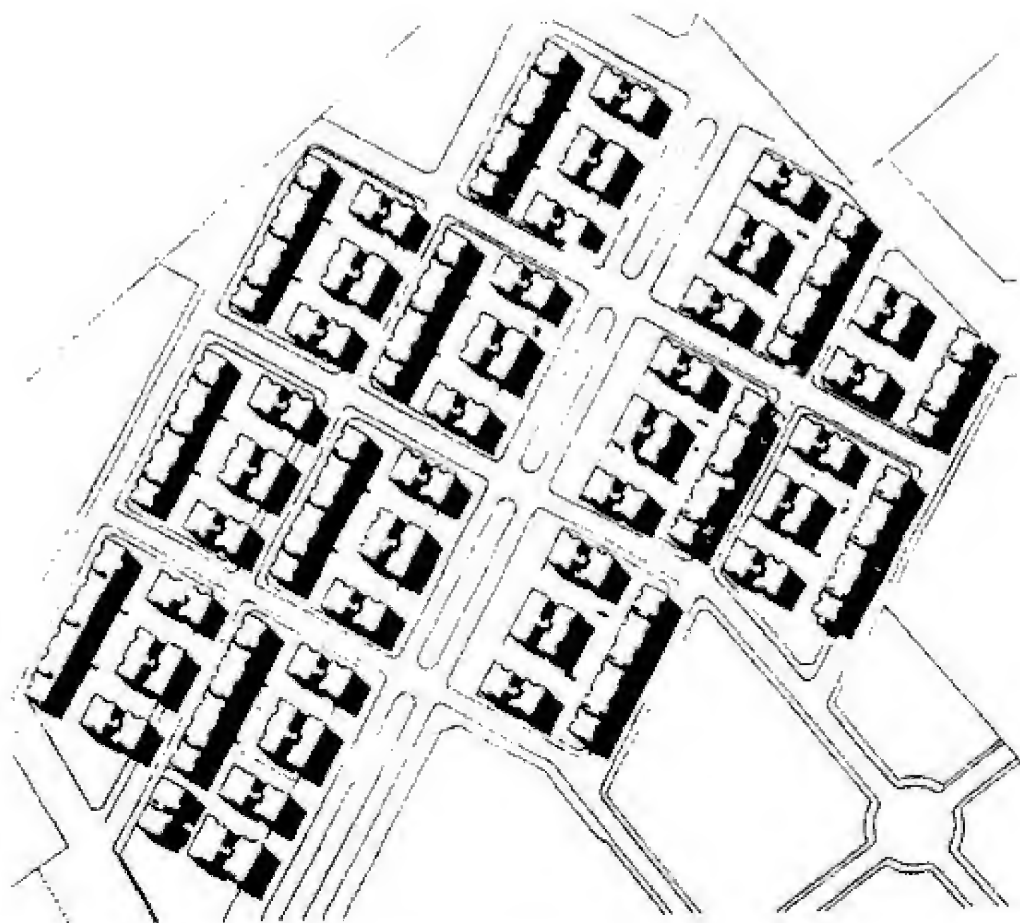
Les salines de chaux
Claude-Nicolas Ledoux, architecte.

Il s'avère nécessaire d'organiser les villes, de gouverner leurs formes, de projeter grâce au dessin leurs évolutions. Pour ce faire, les urbanistes s'inspirent des méthodes classiques d'embellissement des cités en les systématisant : percements d'axes monumentaux, géométrisation des tissus, mise en scène des nouvelles institutions : préfecture, écoles, mairies, opéras, palais du commerce, etc.

Parallèlement, dans certains milieux industriels, religieux ou révolutionnaires, naît l'idée d'abandonner, voire de raser, la ville ancienne, réputée inexorablement pervertie, pour en imaginer une autre réconciliant le progrès industriel et technique, l'homme et la nature, ordonnant l'espace, substituant à la gestion des hommes, la gestion des choses : cette cité nouvelle s'inspire de l'organisation d'une société idéale, à inventer dont elle constituerait la matrice. La cité utopique ambitionne de ne plus être uniquement le reflet des pratiques sociales, mais par la seule vertu de ses formes, de les modifier.

IDEALISER LA VILLE

Pendant près d'un demi-siècle, la cité utopique n'est qu'imaginaire. Elle n'aura d'autre réalité que celle de son dessin.



Quartier des États-Unis à Lyon. Tony Garnier, architecte.

Dans un premier temps, elle emprunte, se référant aux racines de la civilisation occidentale, les formes d'une cité antique idéalisée. Elle célèbre le logement, l'industrie, les transports, l'activité sociale, se défie des institutions — cité sans église, ni prison — ainsi que le revendiquaient, alors, les ouvriers du bâtiment et les créateurs qu'ils inspiraient.

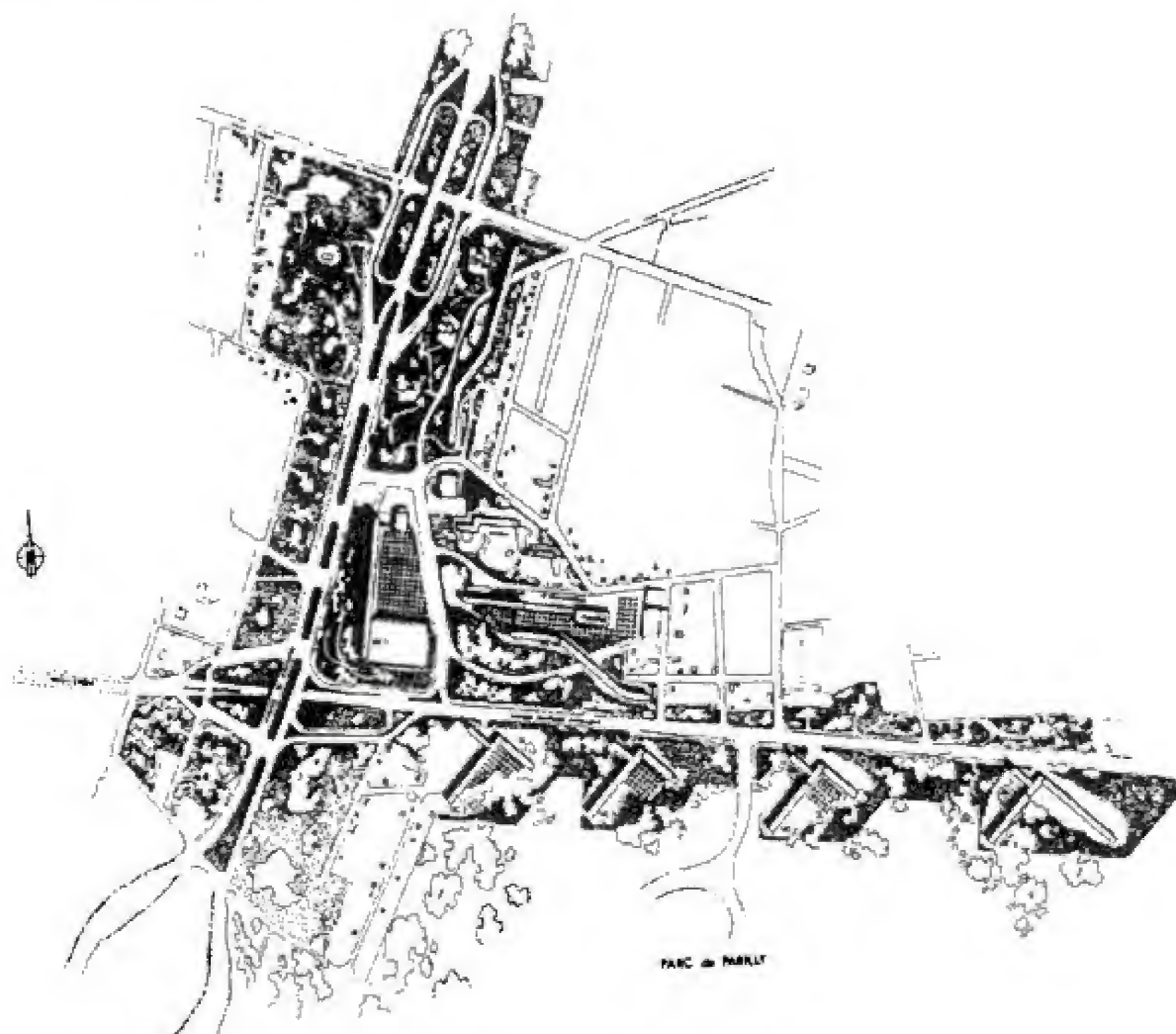
Devenant cité radieuse, elle s'approprie le langage nouveau des arts d'avant-garde, particulièrement celui des peintres cubistes et expressionnistes.

Le système de représentation issu de la Renaissance considéré comme passéiste et réactionnaire, en un mot académique, est voué aux gémonies par les architectes du mouvement moderne. Ils militent pour un art nouveau niant la représentation classique, symbolisant paradoxalement les valeurs naissantes, anti-bourgeoises, révolutionnaires de la modernité.

Partout, ils célèbrent la poésie du machinisme, le logis devenant lui-même machine à habiter.

La cité utopique reste de papier.

Elle sert, déformée, dépoétisée, d'idéologie à la cité rationalisée mise en œuvre autoritairement par l'institution dont elle contestait la place qui lui était réservée dans le dessin de la ville classique.



Unité d'habitation de Bron Parilly. René Gages, architecte en chef.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

Leurs dispositions urbanistiques, leurs architectures illustrent pour beaucoup la marginalisation sociale dans un environnement où l'opinion des habitants est largement influencée par les images et le sens que donne à ces quartiers la médiatisation.

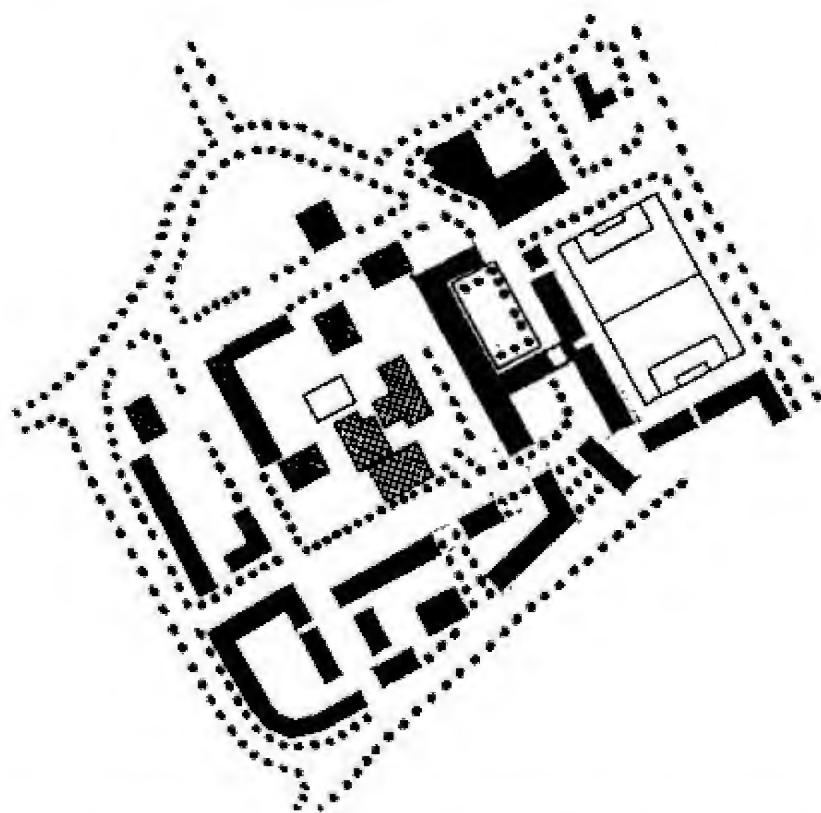
L'image médiatisée des villes et des quartiers traduit et dramatise le regard porté par l'opinion sur la forme des tissus et de leurs architectures. Il devient indispensable de prendre en compte cette réalité si l'on veut fonder des alternatives crédibles.

Ce ne sont plus uniquement les peintres qui préfigurent la ville de demain mais des créateurs utilisant de nouveaux modes d'expression et de communication tels que les bandes dessinées ou les films ou télé-films de science fiction explorant les techniques de l'informatique.

Le travail sur l'image, rejeté avec dédain par les concepteurs de la période précédente, devient au contraire un enjeu important des politiques urbaines particulièrement de celles ayant comme objectif l'installation des secteurs en crise, physiquement et mentalement, dans la cité.

CONSTRUIRE LA CITE DEMOCRATIQUE

Inspirés par les expériences marginales d'autogestion dans les quartiers difficiles de l'Amérique du Nord, par les revendications des luttes urbaines européennes, certains architectes explorent les voies de l'urbanisme participatif. C'est le cas notamment de Lucien Kroll à Bruxelles.



Quartier Saint-Saens à Saint-Étienne. Paul Chemetov, Christian Devillers, architectes. Michel Steinebach, urbaniste.

En France, une des premières manifestations de ces nouvelles pratiques est le projet d'aménagement du quartier Saint-Saens au cœur de la ZUP de Montreynaud à Saint-Étienne.

L'équipe de l'AUA, Paul Chemetov, Christian Devillers et Michel Steinebach, à la demande de la nouvelle municipalité et de son premier adjoint Paul Chomat, élu pour son action au sein du comité de quartier, imagine ce que l'on pourrait qualifier aujourd'hui de « projet urbain ».

Ce « projet urbain » émanant de la base ne fut au début qu'une image préfigurant un devenir possible, n'existant que sur le papier par la seule vertu du dessin. Pour devenir réalité, pour être construit, il a dû convaincre de sa pertinence tous les acteurs de sa mise en œuvre, les habitants actuels ou futurs, les institutions, les constructeurs publics ou privés. Le projet du futur quartier, sa capacité d'être communiqué par l'image et le discours furent décisifs.

Étaient de ce fait renversés les mécanismes classiques du projet traditionnel figurant un programme, puisque c'est désormais le projet « dessiné » qui préfigure le programme.

Le mouvement « Banlieue 89 », malgré ses dérives et ses succès inégaux, tente de généraliser ce processus.

Bon an, mal an, apparaissent progressivement les contours du concept du « projet urbain ». On peut essayer d'évoquer, pour conclure provisoirement et dans le désordre, quelques-unes des caractéristiques repérables.

AUJOURD'HUI, LE PROJET URBAIN

Le « Projet Urbain » n'est pas un projet purement technique, il est un projet politique et culturel.

Le « Projet Urbain » n'est plus idéaliste, il est réaliste.

Le « Projet Urbain » participe à une pensée urbaine en formation, pensée fragmentaire et non totalisante, substituant à l'ancien urbanisme par convergence un urbanisme par émergence.

On ne peut assimiler le « Projet Urbain », dont la caractéristique fragmentaire est essentielle, au projet de ville. On ne peut pas non plus dire qu'il lui est antinomique. Le projet de ville est d'ordre stratégique, il coordonne. Le projet urbain est d'ordre opérationnel, faisant éclore et fructifier les émergences transformatrices.

On peut dire qu'il s'intéresse non plus à la ville rêvée, mais à la ville réelle, aux mécanismes de sa formation, en une sorte de psychanalyse urbaine.

Le « Projet Urbain » redonne au politique un rôle central. Il répond à un actuel enjeu de société en constituant l'outil conceptuel et opérationnel de formulations et d'identification des tissus urbains.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

débat entre eux et face au public, leurs offres connues de tous. C'est en conclusion de cet ensemble de débats continus que le jury a retenu à l'unanimité l'équipe Gérau³; et plusieurs fois par la suite, il sera précisé que, plus qu'un projet, c'est une équipe (et une méthode) qui a été retenue.

Autre particularité du concours : il ne visait pas à désigner un lauréat, chargé seul ultérieurement de la conception, mais à élargir et à conforter les concepteurs ayant assuré les études antérieures pour la ville, afin de constituer une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

De ces observations découlent plusieurs caractéristiques propres au grand projet urbain de Grigny. Ces caractéristiques vont marquer notre conception du projet.

Face à l'ampleur des dégâts du passé, à la gravité des problèmes à résoudre, la Délégation Interministérielle à la Ville (DIV) a décidé que la procédure de GPU⁴ couvrirait l'ensemble du territoire de la commune.

La culture urbaine de la population mobilisée depuis plusieurs années pour arrêter une pratique d'urbanisation qu'elle rejetait, sa large participation ont conduit à une démarche de mise au point du projet à travers la création d'ateliers thématiques ouverts à tous. Ces ateliers ont été complétés de « temps forts » d'information et d'animation.

La conception s'est inscrite dans cette pratique d'échange. Elle a permis d'aboutir à une proposition d'urbanisme progressif, au contact des populations de toutes les entités urbaines.

Les ambitions du projet de ville

Résumée ici en quelques points, la maturation du projet de ville, depuis les études de Banlieue 89, avait conduit à la formulation de quelques impératifs à prendre en compte lors du concours.

Le désir d'une autre urbanisation après l'arrêt de la ZAC s'est traduit par le désir d'un centre-ville et la recherche d'une fédération des quartiers; rompre l'isolement de ces derniers, profiter des espaces libres centraux pour que l'animation sociale d'un centre soit effectivement au centre géographique de la commune et non dans un des quartiers, au détriment des autres, c'est le résumé technique, urbanistique du problème.

L'autre dimension, sociale et économique, prend appui sur la forme urbaine mais concerne plus directement les contenus de programme. Le processus progressif favorisera les petits projets variés, accueillera tous les programmes en imbrication douce : équipement commercial et social, logements et emplois divers à créer pour les Grignards.

Ces ambitions ont été exprimées dans la proposition spatiale, à travers la proposition d'une forme urbaine particulière parce que capable d'accueillir la mixité des fonctions. En effet, dans cette conception on doit pouvoir tout trouver (du point de



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

s'approprier davantage cette même agglomération. Il me paraît inconcevable d'envisager le renouveau d'un quartier sans l'inscrire dans une politique d'agglomération. Inversement, cette dernière ne peut se déterminer et se pérenniser en faisant fi d'un de ces quartiers, d'une de ces villes.

Comment espérer redynamiser une petite surface commerciale capitale pour la vie d'un grand ensemble quand, tout près, s'installe un géant de la grande distribution ? Il en va de l'urbanisme commercial comme des transports, de la culture, du logement... Il y a interaction *de facto* entre une ville et son agglomération. Elle doit nécessairement trouver son expression et sa volonté politique.

Ce fut chose faite, notamment le 19 février 1993, avec la signature d'un protocole d'accord fixant les modalités de création d'un véritable pôle urbain de centre-ville entre l'État, la Communauté Urbaine de Lyon et la Ville de Vaulx-en-Velin. Un processus renforcé par son extension aux périmètres du Grand Projet Urbain, un an plus tard, avec les signatures de l'État, la Région, le Département, la Communauté urbaine, la Ville et le Sytral.

Il est de bon ton aujourd'hui de ne prêter que des vertus au multipartenariat. Certes, il est incontournable : le projet urbain de Vaulx-en-Velin mobilise en effet des compétences extra-communales et appelle des engagements financiers sans commune mesure avec les capacités budgétaires d'une ville de quarante cinq mille habitants (même si la commune, appelée à une participation financière, n'a pas toujours les moyens de la « générosité » de ses partenaires). Certes, il permet d'intégrer différents dispositifs en les mettant au service de la cohérence globale du projet. La collectivité locale peut ainsi dépasser le système de guichet dans lequel on pense le projet en fonction des procédures disponibles.

Certes, il manifeste un engagement commun autour d'un schéma d'aménagement urbain. Mais le multipartenariat n'est pas une Union sacrée. Il ne saurait masquer les divergences politiques de fond qui distinguent, voire séparent les parties prenantes. Ne nous y trompons pas : derrière les discours consensuels et les pratiques convenues, les idéologies façonnent notre paysage urbain et donc notre vie sociale. Il suffit d'observer l'aggravation de la ségrégation urbaine et la ghettoïsation de quartiers pour s'en convaincre. Je n'irai pas jusqu'à réduire le partenariat à sa plus simple expression : la mise en commun de moyens financiers où tout le monde fait la manche chez tout le monde. Mais j'ai acquis la certitude que le partage des objectifs politiques — si partage il y a — est partiel, pour ne pas dire partial.

Le multipartenariat peut être aussi un puissant « dissolvant » de la démocratie locale. La multiplicité des maîtres d'ouvrage et des procédures complexifie à outrance la mise en œuvre du projet. A tel point qu'il est plus facile de faire naître un projet urbain comme celui de Vaulx-en-Velin que de le faire vivre. Le risque d'une dérive vers une gestion technocratique est grand. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai souhaité qu'en sus du comité de pilotage technique du GPU, un comité de pilotage politique veille aux intentions premières et fondamentales du projet. Il n'empêche : dans la plupart des cas, les élus locaux sont seuls à répondre



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

LE MENAGEMENT DU TERRITOIRE¹

Les contraintes posées par les infrastructures ainsi que les contraintes économiques — pour ne considérer que les plus fortes — s'imposent dans le projet et aliènent l'aménagement. En les posant comme des services nécessaires — et non pas comme des fins en soi —, ce chapitre interroge ces contraintes techniques et économiques réputées parmi les plus structurantes dans le projet : la voirie, les réseaux et le marché. C'est en ce sens que l'on peut parler de ménagement au lieu d'aménagement.

*
* *

Le texte de Jean-Claude Galléty se situe à contre-courant de ce qui aujourd'hui passe pour l'idéal urbain :

- une ville que l'on voudrait sans nuisances, à l'échelle humaine, harmonieuse, esthétique.

Les faits démentent cet idéalisme :

- la ville est dure, dangereuse.

C'est dans cette perspective réaliste que la mobilité est interrogée. La voiture, habituellement chassée du rêve, est posée tout à la fois, comme moyen de liberté et facteur de structuration/destructuration.

Ce texte met en évidence la capacité de la ville à encaisser les changements y compris ceux qui apparaissent antagonistes à son essence même. C'est ce qui en fait sa richesse ; c'est aussi ce qui interdit, au nom de principes moraux, le bannissement de la voiture.

Au cours du débat, il est apparu que ce texte, bien qu'à contre courant, fait preuve d'une grande retenue à l'égard de thèses environnementales qui, virant à l'intégrisme, peuvent produire des effets pervers dans les relations entre les gens qui administrent la ville et ceux qui l'habitent. Ainsi, celui qui, aujourd'hui, ose défendre une logique de mixité en demandant que les véhicules (particuliers et utilitaires)



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

libre». Ce sont en fait deux mondes co-présents et en rapport dans une distance presque infinie.

Ce n'est pas parce qu'on partage le même objet qu'on a le même objet. Au contraire, c'est au moment où on partage cet objet, qui est le projet, que là les choses se différencient. Peut-être est-on plus dans un espace capitaliste de la distribution que dans un espace de partage. Si on était dans un espace de partage, l'objet arriverait après le partage. Or dans un monde capitaliste, c'est la distribution qui coupe l'objet, parce qu'il est préalable. En fait, le partage crée l'objet après coup. D'après le discours du marketing, l'objet est avant. Si l'objet est avant, la distribution n'est simplement qu'une répartition d'un bien de consommation classique qui ne fabrique rien d'autre que l'objet initial. On est dans un monde de l'éternel retour. En revanche, avec l'idée de partage, c'est bien lors du partage que l'objet prend du sens. C'est quand le pain est rompu que le pain prend du sens. C'est là qu'il devient pain. Avant il n'est rien, il n'est que matière inerte.

L'espace urbain, la place publique représentent plus que la jouissance d'un objet : c'est un cadre de vie pour les habitants.

*
* *

Texte mis en forme par Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann d'après les rapports de Dominique Dhervillez, Thierry Paquot, Paul Scherrer et les interventions de Jean-Louis Berthet, Jacques Rey et Bernard Salignon.

NOTE

¹ D'après Michel Marié (1989).



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

COMPORTEMENTS ET REPRESENTATIONS SOCIALES

L'ambivalence des comportements se fonde aussi dans la sphère de l'imaginaire, du rêve, des représentations sociales. La voiture, comme l'habitat, véhicule tout un imaginaire social fondé sur l'image de soi, l'affirmation de l'ego ou le desserrement de la contrainte sociale pour se vivre ailleurs qu'à la place qu'on occupe. Imaginaire qui agit beaucoup plus dans la sphère de l'inconscient que de la conscience. Par exemple, nous savons bien que la voiture n'est pas forcément vécue au premier degré comme un instrument de déplacement, mais comme un signe de marquage social ou d'accès à la modernité : « J'ai une voiture plus moderne que celle de mon voisin... » De la même manière, le choix d'habitat n'est pas forcément déterminé en rapport à l'accès à l'emploi ou aux services ; mais davantage en fonction de l'image que l'on se représente de soi-même : « J'habite au sein de tel quartier parce que je fais partie de cette couche sociale, ou parce que je veux lui ressembler. »

Il est encore un autre postulat qu'il faut re-situer à sa juste valeur, et que l'on entend souvent formulé chez les urbanistes, les planificateurs, voire, quelquefois, les élus. C'est celui qui consiste à dire que l'emploi doit être créé à proximité de l'habitat et vice-versa. Certaines théories urbaines n'ont eu de cesse de faire disposer systématiquement une zone industrielle à côté d'une zone d'habitat, et ainsi de suite... Seulement on ne travaille pas forcément au plus proche de son domicile parce que les stratégies résidentielles et de travail obéissent à des logiques différentes. L'on peut avoir de nombreux emplois à sa porte, mais qui ne correspondent pas à sa qualification, à son corps d'emploi ou bien encore à son ambition professionnelle, ou tout simplement à son organisation familiale. Ce que d'aucuns parfois veulent résoudre par la planification spatiale, les habitants l'expriment par la mobilité, le mouvement incessant dans la vie quotidienne. La ville contemporaine se définit essentiellement par sa grande fluidité.

Certes, la ville doit aussi être mixte. L'interpénétration des fonctions doit s'y exprimer. L'habitat, l'entreprise, le commerce, les services, doivent se juxtaposer et se mélanger pour produire la diversité. Mais la mixité spatiale ne se décalque pas forcément avec la pluralité des pratiques sociales quotidiennes.

L'approche de la mobilité et les réponses qui vont y être apportées par le projet urbain doivent donc intégrer ces différentes dimensions issues des mécanismes sociétaux.

Elle ne peut être univoque, simplement fondée sur des principes rationalistes, mais au contraire s'appuyer sur une vision multiforme et multimodale. Il ne faut surtout pas rentrer dans une vision techniciste de la mobilité qui aboutirait à produire une vision doctrinaire de l'espace urbain. Certains techniciens opposent les transports en commun à la voiture individuelle comme si l'enjeu était l'un à la place de l'autre. Or l'enjeu aujourd'hui, c'est l'un *et* l'autre. L'espace urbain est le lieu où se croisent ces enjeux. Nous verrons plus loin qu'il doit forcément faire l'objet d'arbitrages au plus fin pour régler cette polyvalence des modes de transport.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

L'enjeu de la ville, c'est donc la perméabilité, la transparence, la multiplicité des choix d'itinéraire. La porosité, c'est assurer la connexion des réseaux de voirie. Les systèmes de réseaux maillés offrent souvent la bonne réponse à cette question. La trame n'est pas forcément régulière ou de taille homogène; ceci est affaire de parti pris ou de conditions géographiques des lieux. L'important est d'assurer les connexions multi-directionnelles, afin d'offrir une multiplicité de choix d'itinéraire et d'alternatives de déplacements. Cela dit, il convient ici encore d'être pragmatique : tout est affaire d'échelle! Dans les lotissements résidentiels, il est bon que de petites unités de voisinage se constituent autour d'un cul-de-sac afin de garantir la tranquillité des gens et la sécurité des enfants. C'est le système urbain dans son ensemble qui ne doit pas être conçu ainsi. Il doit pouvoir offrir à la fois l'intimité et la perméabilité.

Revenons un instant sur la périphérie des villes formées de territoires où les enjeux sont importants. Nous avons déjà mentionné plus haut le cas des grandes voiries structurantes qui peuvent former coupure ou au contraire servir de lien fédérateur si elles sont conçues comme de futures avenues.

A une échelle moindre, celle du quartier, de l'îlot ou de l'unité de voisinage, la perméabilité ou la fermeture auront leur importance pour le moyen ou le long terme. Reprenons l'exemple des opérations d'aménagement dessinées comme des « raquettes » refermées sur elles-mêmes : il est facile d'observer que le périurbain s'urbanise par juxtaposition de telles opérations. Mais nous savons que progressivement la ville se transformera par densification, diversification, vieillissement et mutation fonctionnelle. Au moment de lotir, il n'y a peut-être pas nécessité de garantir l'accessibilité par les transports en commun. Mais demain, lorsque les vides fonciers se seront remplis, que la population ne sera plus forcément du même profil ou bien qu'elle aura vieilli, le problème probablement se posera tout différemment. D'où l'importance d'une architecture de voiries maillées pour permettre cette adaptabilité¹¹. Si les voiries ne communiquent pas, si leur dessin est tortueux ou inadapté au passage d'un bus, cette évolution ne pourra se faire. Si, au contraire, il a été pensé pour permettre des adaptations multiples, les quartiers et les services urbains pourront évoluer favorablement.

Accepter la confrontation d'usages

Organiser la ville pratique, la porosité, la mixité, c'est aussi organiser la confrontation d'usages. La rue est, par excellence, le lieu où s'exprime ce « frottement » de la mixité. Frottement entre les modes de déplacement puisque le piéton, le cycliste, l'automobiliste n'ont pas la même appropriation de l'espace et ils ne s'acceptent pas forcément harmonieusement. Frottement aussi entre mouvement et immobilité : ceux qui circulent n'acceptent pas toujours facilement ceux qui sont immobiles parce qu'ils stationnent en double file, livrent ou déchargent des passagers. Frottement enfin entre ceux qui bougent et font du bruit (les autos, les passants) et ceux qui résident et aspirent au calme.

La rue et l'espace public urbain sont, par essence, des lieux de contradictions. C'est à cette condition que se cristallise l'urbanité. Si l'on cherche à résoudre ces



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

Nous disposons en France, et plus généralement en Europe, d'une mémoire urbaine forte : mémoire puissante du sol et du sous-sol, mémoire collective des hommes et des groupes qu'ils forment, mémoire symbolique des lieux. Cette mémoire est généralement bien plus forte que celle qui marque les habitudes et la culture de l'ingénieur, du bâtisseur, de l'aménageur, de l'architecte.

Il est aujourd'hui apparemment moins onéreux, au regard des modes de financement et de marketing, de construire à partir de rien que de recycler la ville. Dans ce sens, créer des réseaux *a minima* — tant dans leur qualité de réalisation que dans le niveau de prestations — constitue la solution de facilité. On prendra pour exemple la multiplication des lotissements ou des zones industrielles non desservis par les transports en commun, éloignés des grands équipements et sans mémoire. Le seul réseau coûteux qui permette ces conquêtes *ex-nihilo*, c'est la route. Dans l'ensemble, elle est déjà là et déjà financée. Et quand il s'agit d'infrastructures routières lourdes comme les autoroutes, leur existence met en jeu les modes de financement propres à l'Union Européenne : reste qu'en tant qu'infrastructures, les autoroutes produites dans ce cadre constituent un formidable potentiel de dispersion et d'éclatement urbain.

Le réseau est souvent perçu comme une contrainte par son dessin, par son ancienneté, par sa vétusté, tout simplement parce qu'il *existe* et que, existant, il offre de plus ou moins grandes opportunités : ces opportunités sont d'autant plus faibles que le réseau « sert » déjà et depuis longtemps. Aussi, le plus souvent, le réseau apparaît obsolète : le réseau ferré est gênant, ses gares mal placées... le réseau d'assainissement sous-dimensionné, ses exutoires perturbants... le réseau d'eau à bout de souffle... le réseau viaire adapté aux mobilités d'un autre âge... Bref, des réseaux archaïques, auxquels se superposent des réseaux humains généralement observés pour leur conservatisme, leur résistance au changement, pour leur tentation constante de se protéger de toute intrusion...

Cependant, c'est souvent à partir des réseaux et en particulier des réseaux viaires que l'histoire des villes s'est faite et cela par un enrichissement extraordinaire de la trame que ces réseaux ont constituée. La voirie, mais aussi et surtout sous la voirie — dans le sous-sol — les réseaux ont rendu possible la croissance urbaine. Ils ont pour ainsi dire pris en charge techniquement l'évolution de la ville. Cela, alors que perdurait la mémoire des tracés, tracés qui témoignent notamment des origines gallo-romaines. On ne peut donc renoncer facilement à l'histoire. L'approche culturelle qui valorise la présence, l'existence des réseaux permet de poser ces derniers comme les matériaux du projet de quartier, du projet de ville, du projet d'agglomération et, sans doute plus généralement, du projet urbain.

Ces réseaux n'ont pas tous la beauté architecturale des égouts de Paris. Ils ne sont pas tous aussi fortement symboliques que le *cardo* et le *decumanus* ou le tracé de l'ancienne narbonnaise, mais dans une ville, dans une société urbaine en quête de sens, ils constituent les traces d'une histoire. Ils enracinent le mouvement dans l'histoire du monde d'où le présent surgit et à partir duquel l'avenir se construit et le changement advient.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

des mobilités : définition de politique d'accessibilité aux réseaux de transport et de communication, de formation des ressources humaines locales *a priori* les moins mobiles (filières professionnalisantes), de diffusion des savoir-faire (centres de transfert de technologie de proximité...), d'aménagements urbains *ad hoc* (parc d'activité, pépinière, etc.).

Rendu ainsi plus attractif, le territoire pourrait attirer et fixer les activités sensibles à ses avantages comparatifs sans être, comme aujourd'hui, soumis à une compétition à coup de « pub » et de « primes » éprouvante pour ses finances et au total peu bénéfique pour tous. Il ne faut pas cacher cependant qu'une telle démarche, si fondée soit-elle, buterait vite sur une absence de prise en charge politique et décisionnelle si la coopération territoriale (inter-communale, départementale, régionale, transfrontalière, voire internationale) ne s'établissait pas sur les périmètres pertinents, ceux qui sous-tendent l'existence et l'évolution des avantages comparatifs territoriaux, fondement de la démarche marketing. Là aussi, des progrès lents mais significatifs semblent se faire jour (exemple de la convention de développement passée récemment entre Lyon et Marseille).

Cet optimisme raisonnable pour l'avenir de territoires mieux différenciés, mieux délimités et donc mieux gouvernés, ce jugement tempéré sur l'utilité modérée mais réelle que la démarche marketing pourrait présenter pour des politiques d'aménagement visant à accompagner le développement de ces territoires, sont-ils de mise pour les problématiques d'*aménagement sur le territoire*, c'est-à-dire les opérations d'urbanisme ?

La problématique centrale sous-jacente à cette question est celle de la valorisation de l'espace urbain par la meilleure articulation espace privé/espace public où, dans la quasi totalité des cas, il s'agit, grâce à l'acte public d'aménagement, de fournir une plus-value d'usage aux espaces privés desservis et, de ce fait, de créer ou renforcer une demande pour ces espaces⁹, et ce, si possible, sans contrarier les occupants du voisinage et de façon plus générale, ceux qui à tort ou à raison sont attachés à un certain mode d'occupation des lieux¹⁰.

En cohérence si possible avec le positionnement global du territoire, l'aménagement urbain peut et doit préparer des sites d'accueil pour activités ou ménages leur permettant de bénéficier le plus commodément et efficacement des utilités et aménités spécifiant le territoire. La démarche marketing peut y aider en éclairant la recherche du positionnement stratégique du programme de l'opération.

Entre le positionnement du territoire (dépendant du marketing territorial proprement dit) et celui d'une opération immobilière quelconque (dépendant du marketing immobilier) située sur une échelle de temps et d'espace encore plus courte (micro-marché), le marketing de l'aménagement (marketing urbain) s'inscrit de manière cruciale dans la chaîne aménagement/développement : aux échelles les plus difficiles, celles du moyen terme et d'un secteur du territoire, il doit s'appuyer sur les axes de développement du territoire et préparer les opérations aval du marketing immobilier en leur fournissant les bases foncières et contextuelles (dessertes et image du site) optimales de leur réalisation.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

La question du projet relève également de la question de l'organisation des acteurs. Celle-ci non traitée par les auteurs est apparue sous une forme très descriptive et très normative au cours du débat. Il s'agit d'une proposition d'organisation, à trois étages. Evidemment, sa validité repose sur les rapports dialectiques qui tiennent ensemble ces trois étages :

- le *groupe de pilotage*. Il est présidé par le maire ou l'élu responsable. Il définit les objectifs, décide du programme, vérifie que ce programme est bien au cœur du projet. C'est la maîtrise d'ouvrage urbaine ;
- le *groupe de projet*. Il regroupe l'ensemble des compétences techniques. Il est piloté en principe par l'urbaniste chef de projet. Il correspond à ce qu'on appelle la maîtrise d'œuvre urbaine ;
- le *groupe de concertation*. On y retrouve les membres du groupe de pilotage, quelques membres du groupe de projet, les représentants des usagers et des associations ainsi que des acteurs économiques locaux (commerçants, industriels, promoteurs). A ceux-ci s'ajoutent les médias.

Cette proposition ne fait pas l'unanimité; d'autres types d'organisation sont envisageables : dans tous les cas, l'analyse des légitimités ne peut faire l'impasse sur les modalités organisationnelles du projet.

*
* *

Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann s'intéressent aux rapports entre ce qu'ils appellent les destinataires et les destinataires. Les premiers représentent l'ensemble des acteurs mobilisés dans le projet et légitimement en état de penser et de produire l'espace des seconds. Les destinataires sont constitués de l'ensemble des citoyens mobilisés par le projet — mobilisation passive ou active par ailleurs.

Ce texte suscite des étonnements sur la position des acteurs techniques et des citoyens. En effet, *a priori* les uns et les autres ne sont pas du tout sur les mêmes plans. Par exemple, les habitants ne peuvent parler des dispositifs techniques avec la langue du technologue. Toutefois, ce texte met en évidence la différence des postures dans lesquelles se trouvent destinataires et destinataires, les uns se situant dans la logique de la fabrication, les autres dans celle du politique.

Si la thèse présentée exprime bien la difficulté du projet urbain, certaines de ses ambiguïtés tiennent à l'utilisation d'un lexique qui aurait avantage à être redéfini dans le détail ; ainsi les mots, «convivialité», «quotidien», «modalité d'action» par rapport à «cadre d'action» (projet comme mode, projet comme cadre), «ménagement».

Ces remarques sur le vocabulaire relancent la question de l'univocité du lexique : la pratique du discours, y compris du discours scientifique, joue plutôt sur l'aspect plurivoque du vocabulaire sans mettre en danger le sens, c'est-à-dire, sans être équivoque.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

reconnaître dans nos villes le type d'aménagement correspondant, modèle de l'urbanisme de zonage. Il faut cependant remarquer que c'est grâce à ces montages d'opérations que les collectivités ont pu faire financer, par les acquéreurs des mètres carrés construits, une grande partie des équipements publics dans le périmètre des zones aménagées.

Le deuxième type est celui de la «logique tuyau». Cette dernière procède de la logique du cordonnier contemporain qui s'intéresse autant à celui qui porte des chaussures qu'aux chaussures elles-mêmes. Elle se définit comme une logique de diversification à partir d'une technique — la technique réseau — et d'une connaissance du sous-sol urbain. Elle a, par exemple, conduit les entreprises de l'eau (distribution, évacuation) à concevoir et à réaliser d'autres réseaux, comme les réseaux de distribution de chaleur puis, de là, à s'intéresser aux têtes de réseau — usines d'incinération —, enfin à l'organisation qui alimente ces équipements — collecte d'ordures ménagères — et ainsi de suite. Pour les groupes nés de ces entreprises, l'aménagement représente non seulement une ressource mais aussi un pouvoir technique sur le fonctionnement de la ville, autrement dit une vision particulière de ce que doit être la ville (Gabriel Dupuy, 1991).

Enfin le troisième type, la «logique financière», est né effectivement des profits de la promotion immobilière, à l'époque où il suffisait d'annoncer la construction d'un immeuble de logements pour provoquer la bousculade des acquéreurs; époque où les aides de l'Etat, s'appuyant sur l'adage selon lequel «quand le bâtiment va, tout va», rendaient solvable une grande masse des ménages.

Il est à remarquer que ces trois logiques sont aujourd'hui associées au sein des groupes — cela quels que soient les métiers qui les ont fondées. Ces groupes sont en mesure de prendre des positions en tous les points du projet, auprès de la maîtrise d'ouvrage, auprès de la maîtrise d'œuvre, et d'orienter la réponse à la question initiale au profit de leur système de production.

Les représentants et négociateurs de ces groupes, confrontés aux inquiétudes des politiques et aux réactions imprévisibles des usagers exclus du processus, ont conduit à introduire un peu de sagesse et à donner naissance à l'«aménageur nouveau». On ne peut s'empêcher, en terminant cette présentation certes très sommaire et un peu caricaturale des acteurs, d'émettre une crainte pour l'avenir; celle d'un aménagement qui serait constitué en ressources par des sociétés de lancement de satellites de télécommunication...

RELATIONS CONTRACTUELLES ET LEGITIMITE DES ACTEURS

La matière première du projet urbain est constituée d'une fine couche de l'espace de quelques mètres en sous-sol et de quelques dizaines de mètres au-dessus du sol. C'est la transformation de cet espace qui va conditionner sa valeur d'usage privative ou collective.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

bases fiscales, locales ou nationales, pourra avoir un effet sur la stratégie des acteurs économiques, et donc sur le besoin d'aménagement de l'espace urbain. Une évolution chaotique ou une simple incertitude sur la fiscalité liée aux biens immobiliers apparaît comme néfaste aux rythmes de production de ces biens dont le temps de production dépasse largement le rythme de l'annualité budgétaire publique. L'introduction imminente de la monnaie unique européenne et la banalisation progressive des systèmes bancaires ne manqueront pas d'introduire des données nouvelles dans le contexte du développement ou du renouvellement urbain. Confrontés aux différences des systèmes de perception de l'impôt d'un pays à l'autre, les investisseurs et par voie de conséquence, les promoteurs, seront amenés à développer des stratégies de réorientation de plus en plus rapides sur un territoire de plus en plus vaste.

Nos méthodes d'élaboration des projets urbains devront intégrer ces facteurs de déstabilisation et tenter d'évaluer les effets sur l'évolution des villes.

LE TEMPS ET LE PROJET URBAIN, LE POSSIBLE SOCIO-HISTORIQUE

La durée est l'une des caractéristiques importantes du projet urbain. Le temps de maturation, d'élaboration, de préparation puis de réalisation de ce type de projet s'étend sur plusieurs années.

Tandis que les temps de production des biens et les temps de déplacement des personnes ne cessent de s'accélérer, le projet urbain, du fait de sa complexité, mais aussi de l'élargissement du nombre des acteurs qu'il mobilise, reste et restera long. Le développement des dispositifs juridiques d'un Etat démocratique de droit et l'efficacité des moyens d'échange de l'information sont, peut-être, de nature à en complexifier le déroulement. Dans ce contexte d'accélération, la difficulté de préserver une cohérence du projet urbain s'amplifie. Les marchés sont plus volatils, les clients et les usagers plus mobiles. L'évaluation du besoin en services urbains ou en volumes bâtis susceptibles de répondre aux attentes d'ici à deux, trois années ou plus, relève plus du pari que de l'étude de marché. De ce fait, chacun des acteurs du projet urbain évolue dans une notion du temps qui lui est propre.

Pour l' élu local, le terme de son mandat constitue un point de passage obligé. La plus ou moins grande proximité de ce terme influencera les priorités de ses thèmes de communication. L'urbaniste projette sur le long terme sa vision de la ville. Il privilégie selon son école, l'esthétique ou le fonctionnel. Sa perception est généralement calée sur la perspective d'une ville en état théorique d'achèvement. Cet état idéal n'existera probablement jamais. Pour l'aménageur, maître d'ouvrage délégué de la mutation de l'espace urbain, le rôle d'opérateur, au nom et pour le compte de la collectivité, est toujours inscrit dans un cadre contractuel définissant un espace et une durée. Le promoteur raisonne d'abord à l'échelle du temps nécessaire à la



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

fins qu'entreprend le projet. Ainsi l'aménagement, en tant que production, en tant que produit, résultant de cette mobilisation, pourrait bien advenir comme *configuration*⁵. L'aménagement serait en ce sens un état, une réalité, produit par un ensemble d'individus en situation d'interaction. Cette configuration, comme apparence de l'aménagement — c'est-à-dire comme forme concrète des dispositifs matériels (et techniques) de la convivialité apparaissant dans l'urbain :

- *résulterait* de l'activité de destinateurs organisés et par conséquent dont les relations seraient réglées par des jeux d'appartenance (généralement à des organisations, mais aussi à des milieux de culture, à des classes et groupes sociaux), c'est-à-dire aussi, réglées par des conditions de légitimité;
- *impliquerait* chacun des destinateurs ainsi mobilisés dans sa totalité de sujet et dans les limites fixées par les conditions d'exploitation propres aux sociétés industrielles et urbaines;
- *échapperait* à la maîtrise de chacun de ces destinateurs associés à la production.

Autrement dit, pour ce qui intéresse notre propos, les dispositifs matériels (et techniques) de la convivialité émergeraient concrètement comme *configuration*, c'est-à-dire comme produits d'une interaction entre un ensemble d'acteurs — les destinateurs — convoqués à opérer légitimement sur le territoire urbain⁶. Le projet est bien le cadre des règles d'interactions. Le projet d'architecture, le projet d'urbanisme et le projet d'aménagement seraient autant d'institutions qui auraient pour objet l'administration, l'organisation et la transformation des territoires de ce type de société.

Observé dans le contexte plus général de la division du travail et de la production des espaces, le projet constitue les moyens institutionnels de la mobilisation d'un ensemble d'acteurs et d'exclusion d'autres, à savoir, généralement, l'exclusion de l'ensemble des destinataires concrets des dispositifs techniques et spatiaux urbains. De la sorte, ces destinataires sont rendus à la condition de mandants. On peut donc distinguer dans l'ensemble des acteurs mobilisés *par* le projet, ceux qui sont mobilisés *dans* le projet. Seuls ces derniers sont en état de constituer le processus de conception en ressources. De la sorte, le projet autorise certains à énoncer l'espace des autres, à concevoir l'espace des autres (constitution du groupe des destinateurs pour ainsi dire⁷).

Les acteurs que sépare le projet forment deux groupes distincts. Ainsi, par exemple, le projet d'une *place* dans la ville devient :

- pour les uns — les destinataires, ceux qui utilisent et à qui s'adresse l'espace —, un lieu de convivialité où s'effectue l'être-ensemble dans la ville et se réalise l'espace public;
- pour les autres — les destinateurs, ceux mobilisés à son énonciation —, une fabrication, un ensemble d'opérations techniques et économiques consacré à la production des dispositifs techniques et spatiaux matérialisant la place.

Les deux groupes d'acteurs parlent de la même chose, la *place*, mais ne visent pas le même objet.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

LE PROJET URBAIN ET L'URBANISTE

Edouardo Salzano

Le projet urbain embrasse plusieurs domaines : celui des habitants de la ville, celui des techniciens et celui des différents spécialistes des techniques mobilisées dans l'édification urbaine, celui des élus et des administrateurs, celui des urbanistes. Ici, j'aborderai principalement la question du projet urbain du point de vue des urbanistes. Mais préalablement à cette perspective choisie, il faut répondre à la question : qui est l'urbaniste ? Quel est son métier et quels rapports entretient-il avec le monde, avec ce monde où tout bouge, avec les autres acteurs du projet urbain ?

Cette question préalable en soulève au moins trois autres :

- quel jugement doit-on porter sur les dynamiques de la ville et du territoire et les réalités qu'elles engendrent et qui nous apparaissent aujourd'hui ?
- quel est le rôle de l'urbaniste vis-à-vis de la société ? Quels sont ses rapports avec les décideurs politiques ? Quelle est sa responsabilité ?
- quel est le contenu du métier d'urbaniste ? Quel est le caractère spécifique de cette activité que l'on nomme l'urbanisme ?

TRANSFORMATIONS ET JUGEMENTS

Nous disposons de quelques connaissances sur les transformations du territoire urbain, sur les transformations de la vie en ville dans les pays d'Europe et, notamment, en Italie et en France. Je voudrais en souligner certains aspects :

- d'un côté, l'éclatement des villes ;
- de l'autre, le legs de l'histoire, la mémoire de la ville, la représentation de la ville.

Les villes ont littéralement explosé sur le territoire. La métaphore de l'explosion permet d'entreprendre concrètement l'éloignement et la dispersion dans l'espace des fonctions traditionnelles des villes. L'habitat en se diffusant s'est éparpillé sur le territoire et ce faisant, les fonctions urbaines se sont dispersées — administrations, emplois, lieux symboliques, etc. La mobilité individuelle s'est alors impo-



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

solution. Il convenait donc de s'interroger sur les contenus d'un enseignement que nous voulions en plus orienter sur la réalité de l'aménagement urbain pris comme terrain d'action de l'ingénieur.

Pour résoudre nos problèmes de modélisation nécessaire à notre activité pédagogique — transmission oblige — nous nous sommes tournés vers la « pensée complexe » pour y chercher des outils et des méthodes susceptibles de nous aider sur ce point.

UNE NOUVELLE ANCIENNE DEMARCHE

Dans son principe, relativement à la critique qui le fonde, le projet urbain ne peut faire l'économie de la totalité, entendu par là, que toute action ne vaut que par les relations qu'elle engendre tout en les mettant en œuvre. En effet, tout acteur n'existe que rapporté à l'ensemble des autres qui le reconnaissent et, pour ainsi dire, le constituent. De plus, un territoire n'a d'existence que par les frontières qui le produisent et les relations qu'elles autorisent et interdisent avec le vaste monde qui l'entoure, qui l'enclôt.

Le programme ne manque pas d'ambition. Reste à en tenter une formalisation.

Une telle action suppose de pouvoir traduire l'existence d'un ensemble ouvert, en adaptation constante avec son environnement, ensemble qui se construit et se recompose sans cesse dans et à partir de l'environnement qu'il discerne ; et cet ensemble comprend deux niveaux, l'un territorial constitué des relations spatiales, l'autre organisationnel constitué des relations entre une multitude d'acteurs mobilisés *par* le projet.

Pour formaliser une démarche saisissant cet ensemble — y opérer pour ainsi dire — nous avons pris appui sur la pratique du projet, laquelle nous a amenés à reconduire les découpages reconnus, classiques, voire traditionnels. Nous avons donc procédé en articulant trois étapes :

- la *première étape* est celle qui correspond à une *phase de diagnostic*. L'analyse de l'existant à partir du site et de son environnement aboutit à la construction d'une problématique et à l'identification des différents enjeux — ceux du site et ceux du projet. Cette étape s'effectue sans complaisance relativement à une grille d'analyse — un référent normatif idéalement construit à partir des attentes des commanditaires — mettant en évidence les forces et faiblesses du quartier, ses potentialités et ses carences, ses déséquilibres et dysfonctionnements. De fait, il s'agit de faire un bilan du fonctionnement du lieu, d'en chercher pour ainsi dire le génie (mauvais ou bon...). L'approche concerne les aspects physiques et socio-démographiques. Elle comprend un bilan de l'existant en matière d'infrastructures et d'équipements (identifier l'ensemble des dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain disponibles sur le site), une étude économique, historique ; enfin sont recensés et analysés les projets en cours, les études rétrospectives et prospectives.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.



You have either reached a page that is unavailable for viewing or reached your viewing limit for this book.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS

Le projet urbain : sens et significations	5
Jean Rémy	

INTRODUCTION

Mode d'emploi, mode de lecture	9
Jean-Yves-Toussaint et Monique Zimmermann	

L'INVENTION DU PROJET URBAIN.....	13
--	-----------

Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes.....	15
François Tomas	

Une nouvelle manière de faire la ville ?	35
Jacques Rey	

LE CONCEPTEUR ET LE POLITIQUE, DEUX POINTS DE VUE ET DEUX EXPERIENCES DU PROJET URBAIN.....	49
--	-----------

Le point de vue du concepteur, le Grand-Projet urbain de Grigny	53
Michel Roz	

Projet urbain, projet politique, l'exemple de Vaulx-en-Velin	71
Maurice Charrier	

LE MENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	79
---	-----------

Réseaux et mobilités urbaines.....	85
Jean-Claude Galléty	

Les réseaux d'aujourd'hui dans la ville de tout à l'heure.....	103
Gérard Blanc	

Le marketing dans la démarche de projet urbain	113
Jean-Louis Masson	



Collection dirigée par Pierre Mardaga

La difficulté du projet d'aménagement en général, et les débats que suscite depuis quelques années le «projet urbain» comme pratique d'aménagement, mettent en évidence l'illusion de toute tentative de maîtrise de l'urbain. S'il est une certitude acquise, c'est bien que le projet d'aménagement participe à l'engendrement de l'urbain, mais qu'en aucun cas il n'a pour fin sa maîtrise.

La notion de projet urbain comme théorie et pratique de l'aménagement naît d'un ensemble d'inquiétudes autour de la planification. Ces inquiétudes concernent non seulement les possibilités, la mise en œuvre, le sens et le rôle de la planification, mais aussi, la prise en compte (ou non) de la participation des habitants, sans oublier les modalités d'incorporation des jeux et enjeux des différents acteurs (économiques, politiques, sociaux, techniques, culturels...).

A défaut d'être une solution universelle, l'apparition du projet urbain se traduit par un ensemble de méthodes privilégiant, dans l'action, le ménagement à l'aménagement.

Cet ouvrage présente le débat autour du projet urbain à partir de contributions croisant les points de vue d'acteurs issus de milieux différents : politiques, praticiens, enseignants-chercheurs de différentes disciplines scientifiques.

ISBN : 2-87009-687-9

